Expanding Our Wings

2009

Laporan Tahunan Annual Report

Garuda Indonesia

Sekilas Kinerja

Performance Highlights

Keterangan lebih detil untuk Ikhtisar Keuangan & Operasional lihat halaman 26
Detailed information on Financial & Operational Highlights is presented on page 26

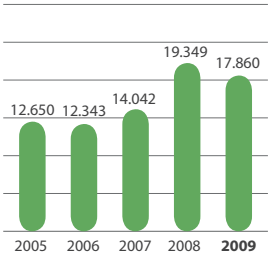
Laporan Laba Rugi Konsolidasi (dalam Juta Rupiah)
Consolidated Statements of Income (in Million Rupiah)

	2009	2008*/**	2007*/**	2006	2005
Pendapatan Usaha Operating Revenues	17.860.374	19.349.675	14.042.430	12.343.168	12.650.699
Beban Usaha Operating Expenses	16.942.085	17.996.468	13.310.258	12.721.895	13.318.770
Laba (Rugi) Usaha Income (Loss) from Operations	918.289	1.353.207	732.172	(378.727)	(668.071)
Penghasilan (Beban) Lain-lain Other Income (Expenses)	(55.063)	(333.928)	(422.098)	242.282	(34.710)
Bagian Laba Bersih Perusahaan Asosiasi Equity in Net Income of Associates	12.873	9.400	3.033	9.515	17.967
Manfaat (Beban) Pajak Tax Benefit (Expenses)	23.355	(44.486)	(148.981)	(69.363)	(3.750)
Pos Luar Biasa Extraordinary Items	123.502	-	-	-	-
Hak Minoritas Minority Interests	(4.340)	(9.144)	(11.391)	(784)	98
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	1.018.616	975.049	152.735	(197.077)	(688.466)

Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2009 diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan, member of Deloitte Touche Tohmatsu
Consolidated Financial Statements for 2009 audited by Public Accountant Osman Bing Satrio & Rekan, member of Deloitte Touche Tohmatsu
* Disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) yang berlaku di Indonesia
Restated to comply with Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) in Indonesia
** Diaudit dan telah disajikan kembali oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto, member firm of RSM International
Audited and restated by Public Accountant Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto, member firm of RSM International

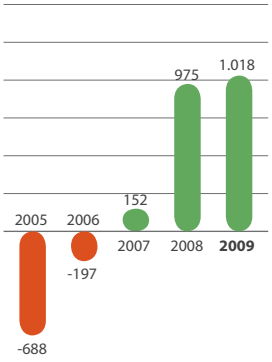
Pendapatan Usaha (dalam Miliar Rupiah)
Operating Revenues (in Billion Rupiah)

Penurunan
8%
di 2009 dari 2008
Decline in 2009 from 2008



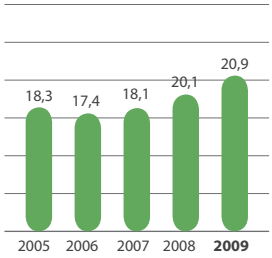
Laba Bersih (dalam Miliar Rupiah)
Net Income (in Billion Rupiah)

Kenaikan
4%
di 2009 dari 2008
Increase in 2009 from 2008



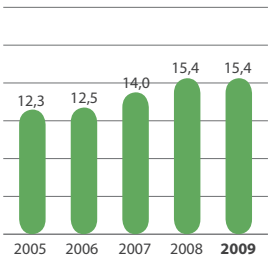
Available Seat Kilometer (ASK) Penerbangan Mainbrand (dalam Miliar)
Available Seat Kilometer (ASK) Mainbrand Flights (in Billion)

Kenaikan
4%
di 2009 dari 2008
Increase in 2009 from 2008



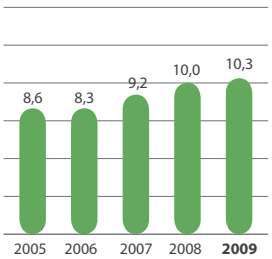
Penumpang Kilometer Diangkut (dalam Miliar)
Revenue Passenger Kilometres (in Billion)

Stabil di 2009 dan 2008
Stable in 2009 and 2008



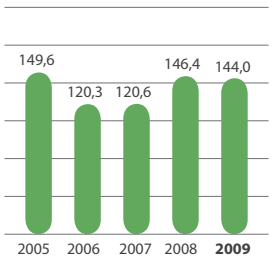
Jumlah Penumpang Penerbangan Mainbrand (dalam Jutaan)
Total Passengers Mainbrand Flights (in Million)

Kenaikan
3%
di 2009 dari 2008
Increase in 2009 from 2008



Tonase Kargo Diangkut (dalam Ribu Ton)
Freight Tonnes Carried (in Thousand Tonnes)

Penurunan
1,6%
di 2009 dari 2008
Decline in 2009 from 2008



Notasi dalam semua tabel dan grafik menggunakan bahasa Indonesia.
Numerical notations in all tables and graphs are in Indonesian.

It was a year of encouraging progress as well as new developments for Garuda Indonesia in 2009. We completed the turn around phase of our growth roadmap, reaching record levels of achievement in terms of financial and operational performance. We also laid the foundation for greater transparency and professionalism towards sustaining growth in the long-term. And we introduced a new concept of service that reflects the best in Indonesian hospitality at all customer touch points. Services that delight the five senses. The Garuda Indonesia Experience.

Tahun 2009 penuh dengan perkembangan baru dan kemajuan yang menggembirakan bagi Garuda Indonesia. Kami berhasil menyelesaikan tahap *turn around* dari strategi pertumbuhan perusahaan, dengan prestasi yang baik di sisi keuangan maupun operasional. Kami mengembangkan keterbukaan dan profesionalisme kerja yang lebih tinggi untuk menunjang pertumbuhan berkelanjutan ke depan. Kami juga memperkenalkan konsep layanan baru yang mencerminkan nilai-nilai terbaik Indonesia di semua aspek pelayanan kami. Layanan yang menyentuh seluruh panca indra. Garuda Indonesia Experience.

Daftar Isi
Table of Contents

halaman page

34

Visi, Misi, Nilai & Tujuan Perusahaan
Vision, Mission, Corporate Goals & Values

Tema 2009
2009 Theme

- Penjelasan Tema
  Theme Elaboration
- Garuda Indonesia Experience

Profil Perusahaan
Corporate Profile

22 Tentang Garuda Indonesia
Garuda Indonesia in Brief
26 Ikhtisar Keuangan & Operasional
Financial & Operational Highlights
28 Peristiwa Penting 2009
2009 Important Events
32 Penghargaan & Sertifikasi
Awards & Certifications

Strategi Perusahaan
Corporate Strategy

34 Visi, Misi, Nilai & Tujuan Perusahaan
Vision, Mission, Corporate Goals & Values
36 Strategi 2009
2009 Strategy
37 Grand Strategy Garuda Indonesia
Garuda Indonesia Grand Strategy

Laporan Manajemen
Management Report

42 Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners
48 Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

halaman page

58

Tinjauan Bisnis
Business Review

Tinjauan Bisnis
Business Review

60 Industri
Industry
66 Komersial
Commercial
76 Operasional
Operations
90 Layanan
Services
96 SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries

Tinjauan Pendukung Bisnis
Supporting Business Review

108 Sumber Daya Manusia
Human Capital
120 Teknologi Informasi
Information Technology

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

126 Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance
168 Laporan Komite
Committees Report

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

176 Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

halaman page

184

Tinjauan Keuangan
Financial Review

Tinjauan Keuangan
Financial Review

186 Diskusi & Analisa Manajemen
Management Discussion & Analysis
198 Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan
Responsibility for Annual Reporting
200 Laporan Keuangan Konsolidasi
Consolidated Financial Report

Data Perusahaan
Corporate Data

294 Profil Dewan Komisaris
Board of Commissioners' Profile
298 Profil Direksi
Board of Directors' Profile
303 Profil Komite-Komite
Committees' Profile
306 Profil Manajemen
Management Profile
308 Pejabat Senior
Key Personnel
309 Struktur Organisasi
Organization Structure
310 Perkembangan Armada
Fleet History
311 Armada
Fleet
312 Alamat Kantor Cabang
Branch Office
314 Daftar Istilah
Glossary

Sight

Indonesia has many things to offer visitors, including a great variety of Indonesian traditional textiles that present a rich tapestry of vivid colors, beautiful patterns and unique textures. These are the sights that delight our eyes, warm our hearts, and inspire our soul.

Banyak hal dapat dinikmati oleh pengunjung di Indonesia, termasuk beragam tekstil tradisional yang menyajikan berbagai warna cerah, pola yang indah, dan tekstur yang unik. Enak dipandang, memberikan kehangatan di hati, dan dapat menjadi inspirasi bagi jiwa kita.

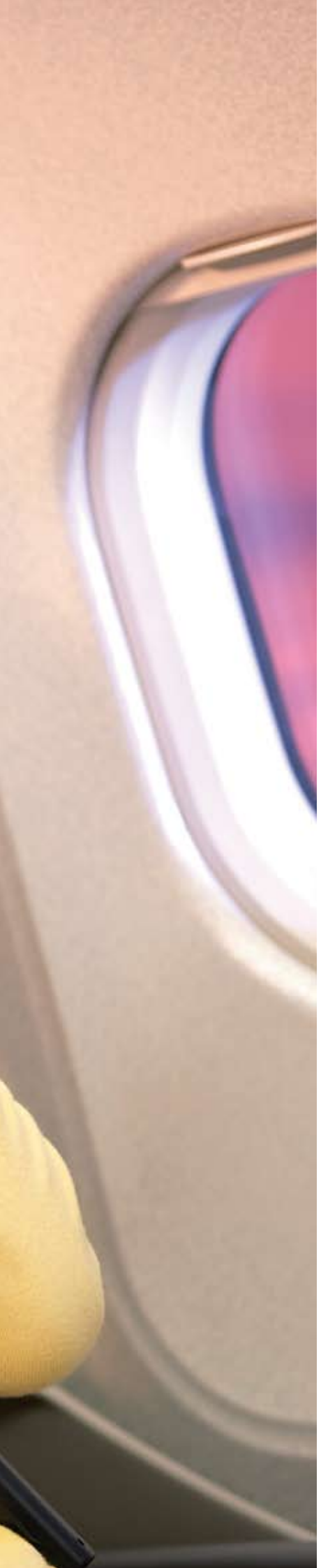
Garuda's newly-designed cabin interior combines the natural colors and traditional motifs of Indonesia reflecting the visual beauty of the country, with the convenience of modern inflight entertainment and seating comfort. All designed to provide passengers with a new way of living life to its fullest.

Desain interior yang baru di kabin pesawat Garuda memadukan warna-warna alami dan motif tradisional Indonesia yang indah dipandang mata, bersama dengan kenyamanan dan kemudahan perangkat hiburan di dalam pesawat yang modern. Dirancang agar penumpang dapat memperoleh pengalaman terbang yang akan lama dikenang.

Sound

Indonesian traditional music and musical instruments are a reflection of the many diverse ethnic groups and cultures peacefully living in the vast archipelago. Enjoying the unique sounds of Indonesian traditional music can be an easy listening experience and a new way to really appreciate Indonesia.

Musik dan alat musik tradisional Indonesia merupakan cerminan dari beragam kelompok etnis dan budaya yang hidup damai berdampingan di Nusantara yang luas. Mendengarkan nada-nada unik musik tradisional Indonesia dapat menjadi cara yang menyenangkan untuk menikmati musik dan sekaligus memberikan pengalaman khas Indonesia.



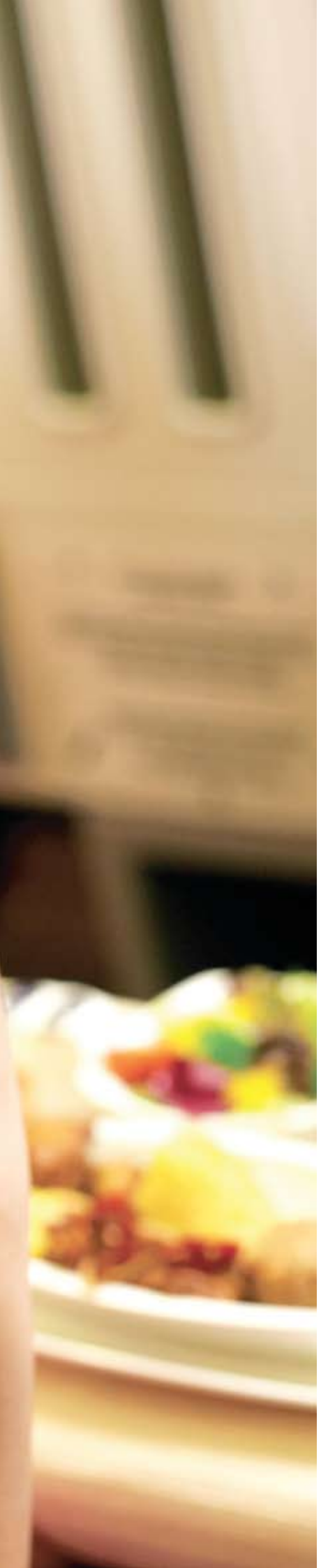
A state-of-the-art inflight entertainment system is available for the enjoyment of passengers in Garuda Executive-Class as well as Economy-Class flights. The advanced Audio & Video on Demand (AVOD) system offers choices of feature movies, TV programs, video games, and a rich variety of music, including Indonesian modern as well as traditional music.

Para penumpang Garuda dapat menikmati kecanggihan perangkat hiburan di dalam pesawat, yang tersedia di penerbangan kelas Eksekutif maupun Ekonomi. Perangkat mutakhir *Audio & Video on Demand* (AVOD) menawarkan berbagai pilihan untuk menikmati film, siaran TV, bermain video game, ataupun mendengarkan musik termasuk musik tradisional maupun kontemporer Indonesia.

Taste

For centuries, Indonesia has been known as the land of spices and a veritable garden of tropical fruits. Lying at the crossroad of trading routes since ancient times, Indonesia's cuisine has also been influenced by a variety of foreign culinary arts, resulting in the exotic and appetizing Indonesian traditional dishes.

Selama berabad-abad, Indonesia dikenal sebagai negeri rempah-rempah dan surga buah-buahan tropis. Terletak di persimpangan jalur perdagangan peradaban kuno, Indonesia telah menyerap pengaruh seni kuliner berbagai negeri, yang kini menyatu dalam cita-rasa makanan tradisional Indonesia yang mengundang selera.



The unique taste and sensation of Indonesia comes to life onboard with our in-flight meals and refreshments served by smiling flight attendants. Garuda is proud of its signature food and beverage, the Mini Nasi Tumpeng Nusantara, a cone-shaped rice dish surrounded by assorted side dishes, and the Martebe Juice, made from yellow-flesh passion fruit and the "terung Belanda" fruit.

Cita-rasa dan pengalaman khas Indonesia terwujud dalam makanan yang disajikan dengan iringan senyum awak kabin selama penerbangan. Kami merekomendasikan sajian makanan dan minuman khas Garuda yaitu Nasi Tumpeng Mini Nusantara dan jus Martebe yang dibuat dari campuran buah markisa dan terung Belanda.

Scent

Aromatic flowers and herbs have been used in Indonesia since ancient times, and continue today in modern aromatherapy and spa treatments. A whiff of the unique fragrance of jasmine flowers with the gentle flow of cool air can work wonders to soothe the mind, relax the body, and reinvigorate our whole being.

Beragam kelopak bunga dan tumbuhan aromatik telah digunakan di Indonesia sejak jaman dahulu, dan berlanjut kini pada aroma-terapi dan spa moderen. Bau khas bunga melati dalam sejuknya semilir angin dapat membawa pengalaman yang menyenangkan guna menenangkan pikiran, melemaskan otot-otot, dan menyegarkan seluruh badan.

Indonesian aromatherapy is being introduced in all Garuda offices and airport lounges, while extensive research is currently on-going to find and develop the rights scents to be used in the passenger cabin onboard. This should give passengers a fresh Indonesian experience in the air with Garuda Indonesia.

Aromaterapi khas Indonesia telah mulai diperkenalkan di kantor-kantor dan fasilitas airport lounge Garuda, sementara penelitian terus dilakukan untuk menemukan aroma yang tepat bagi penggunaan di kabin pesawat. Ini akan memberikan pengalaman khas Indonesia bagi penumpang selama terbang bersama Garuda.

Touch

Indonesia is also known for its hospitality, capturing the heart of the world and making the country one of world's most favorite destinations. Many of its traditional dances of greeting are a reflection of a warm welcome and a touch of the famous Indonesian hospitality.

Keramah-tamahan khas Indonesia telah cukup dikenal, menjadikannya salah satu negara tujuan favorit di dunia. Banyak dari tari-tarian tradisional khas daerah merupakan cara untuk mengucapkan selamat datang, dan memberikan sentuhan keramah-tamahan khas Indonesia.

'Garuda Indonesia Experience' is a new service concept designed to allow passengers to experience Indonesia at its best. From the time of making flight reservation until arrival at the destination airport, Garuda passengers are pampered with caring and friendly service typical of Indonesian hospitality, as symbolized in our new standard greeting, Salam Garuda Indonesia.

'Garuda Indonesia Experience' merupakan konsep layanan baru yang menyajikan aspek-aspek terbaik dari Indonesia kepada para penumpang. Mulai dari saat melakukan reservasi penerbangan sampai tiba di bandara tujuan, para penumpang akan dimanjakan oleh layanan tulus dan bersahabat yang menjadi ciri keramah-tamahan Indonesia, yang diwakili oleh 'Salam Garuda Indonesia' dari para awak kabin.

Tentang Garuda Indonesia

About Garuda Indonesia

Sejarah penerbangan komersial di Indonesia tidak dapat dipisahkan dari masa-masa perjuangan rakyat Indonesia dalam usaha mempertahankan kemerdekaan Indonesia.

Sejarah ini dimulai ketika pada tahun 1948, guna menunjang mobilitas pemimpin pemerintahan, Presiden Soekarno menghimbau kepada pengusaha dan rakyat Aceh untuk menghimpun dana guna pembelian pesawat terbang. Terkumpulah sejumlah uang untuk membeli sebuah pesawat tipe Douglas DC-3 Dakota yang kemudian diberikan registrasi RI-001 diberi nama "Seulawah" yang berarti "Gunung Emas".

Berhubung jadwal penerbangan cukup padat, maka pesawat RI-001 harus menjalani perawatan yang dilakukan di luar negeri, dan tanggal 7 Desember 1948 pesawat RI-001 mendarat di Calcutta untuk memulai perawatan. Namun, ketika sedang menjalani

The history of commercial flight in Indonesia cannot be separated from the time of its people struggling to defend the independence of Indonesia.

The history started in 1948, to assist the mobility of the governmental leaders, President Soekarno appealed to entrepreneurs and people of Aceh to gather funds for acquiring an aircraft. Then a sum of money was successfully raised to acquire a Douglas DC-3 Dakota aircraft which was later given a registration RI-001 and named "Seulawah" which means "Gold Mountain".

Due to a heavy flight schedule, aircraft RI-001 was required to undergo an overhaul overseas, and on December 7, 1948 aircraft RI-001 landed in Calcutta for maintenance. However, during the maintenance in India, on December 19, 1948 the Dutch troops

perawatan di India, pada tanggal 19 Desember 1948 tentara Belanda melancarkan Agresi Militer kedua, sehingga setelah perawatan selesai, pesawat RI-001 tidak dapat kembali ke Indonesia.

Pada saat yang bersamaan, Pemerintah Burma tengah memerlukan angkutan udara. Dalam rangka menutupi beban operasional, maka diputuskan pesawat RI-001 disewakan kepada pemerintah Burma. Akhirnya, pada tanggal 26 Januari 1949 pesawat RI-001 tersebut diterbangkan dari Calcutta ke Rangoon dan diberikan nama "Indonesian Airways".

Adapun nama "Garuda" diberikan oleh Presiden Soekarno sendiri yang mengutip sajak Bahasa Belanda gubahan pujangga terkenal saat itu, Noto Soeroto; "Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog boven uw einladen", yang artinya "Aku adalah Garuda, burung milik Wishnu yang membentang sayapnya menjulang tinggi di atas kepulauanmu".

conducted its second military invasion, so that after the maintenance, aircraft RI-001 was unable to return to Indonesia.

During the same period, the Burmese government needed air transport. In order to cover the company's operational expenses, the aircraft RI-001 was leased to the Burmese government. Finally, on January 26, 1949 aircraft RI-001 was flown from Calcutta to Rangoon and given the name "Indonesian Airways".

The name "Garuda" was given by President Soekarno himself, quoting a poem in Dutch language, a famous literary work during the time, Noto Soeroto; "Ik ben Garuda, Vishnoe's vogel, die zijn vleugels uitslaat hoog boven uw einladen", which means "I am Garuda, a bird owned by Wishnu, spreading my wings over your islands".

Tentang Garuda Indonesia
About Garuda Indonesia

Tanggal 28 Desember 1949 pesawat tipe Douglas DC-3 Dakota dengan registrasi PK-DPD dan sudah dicat dengan logo "Garuda Indonesian Airways" terbang dari Jakarta ke Yogyakarta untuk menjemput Presiden Soekarno. Ini merupakan penerbangan pertama kali dengan nama "Garuda Indonesian Airways".

On December 28, 1949, a Douglas DC-3 Dakota aircraft with registration PK-DPD and already painted with a logo "Garuda Indonesian Airways" travelled from Jakarta to Yogyakarta to pick up President Soekarno. This was the first flight using the name "Garuda Indonesian Airways".

Garuda Indonesia kemudian resmi menjadi Perusahaan Negara pada tahun 1950, dimana pada saat itu Garuda Indonesia memiliki 38 buah pesawat yang terdiri dari 22 jenis DC3, 8 pesawat laut Catalina dan 8 pesawat jenis Convair 240. Armada perusahaan terus berkembang, hingga akhirnya pada tahun 1956, untuk pertama kalinya Garuda Indonesia membawa penumpang jamaah Haji ke Mekkah. Pada tahun 1961, pesawat jenis turboprop Lockheed Electras bergabung dengan jajaran armada Garuda Indonesia. Garuda Indonesia memulai perjalanan terbangnya ke Eropa pada tahun 1965 dengan tujuan akhir di Amsterdam.

Garuda Indonesia then formally became a State-owned Enterprise in 1950, where during that time Garuda Indonesia owned 38 aircraft consisting of 22 aircraft of DC3 type, 8 Catalina sea planes and 8 Convair 240. The fleet continued to grow until 1956 when for the first time, Garuda Indonesia carried passengers of Hajj pilgrims to Mecca. In 1961, Turboprop Lockheed Electras joined the ranks of Garuda Indonesia's fleet. Garuda Indonesia began its routes to Europe in 1965, with Amsterdam as its final destination.

Sepanjang tahun 80an, armada Garuda Indonesia dan kegiatan operasionalnya mengalami restrukturisasi besar-besaran yang menuntut perusahaan merancang pelatihan yang menyeluruh bagi karyawannya dan mendorong perusahaan mendirikan Pusat Pelatihan Karyawan, Garuda *Training Centre* yang terletak di Jakarta Barat. Selain Pusat Pelatihan, Garuda Indonesia juga membangun Pusat Perawatan Pesawat, *Garuda Maintenance Facility* (GMF) di bandara internasional Soekarno-Hatta di masa itu.

In the 1980's, the fleet of Garuda Indonesia and its operational activities experienced a major restructuring that required the company to design a complete training program for its employees and to encourage the company to set up an employee training centre, Garuda Training Centre, located in West Jakarta. In addition, Garuda Indonesia also built an aircraft maintenance facility, the Garuda Maintenance Facility (GMF) at Soekarno-Hatta international airport.

Di masa awal 90an, strategi jangka panjang Garuda Indonesia disusun hingga melampaui tahun 2000. Armada juga terus ditingkatkan sehingga di masa itu, Garuda Indonesia termasuk dalam 30 besar di dunia.

In early 1990s, Garuda Indonesia's long-term strategy was created for up to beyond the year of 2000. Fleet also continued to improve throughout the period. Garuda Indonesia was ranked as the top 30 in the world.

Sejak awal tahun 2005 tim manajemen yang baru mulai membuat perencanaan bagi masa depan Garuda Indonesia. Di bawah kendali manajemen baru, Garuda Indonesia melaksanakan evaluasi ulang dan restrukturisasi perusahaan secara menyeluruh dengan tujuan meningkatkan efisiensi kegiatan operasional,

Since early 2005, the new management team began to design a plan for the future of Garuda Indonesia. Under this new management, Garuda Indonesia reassessed and restructured its whole organization to improve operational efficiency, rebuilding its financial strength, increasing employee awareness in

membangun kembali kekuatan keuangan, menambah tingkat kesadaran para karyawan dalam memahami pelanggan, dan yang terpenting adalah memperbaharui dan membangkitkan semangat Garuda Indonesia.

understanding their customers, and most importantly to motivate and rejuvenate the spirit of Garuda Indonesia.

Bagi perusahaan, pelayanan dalam kegiatan operasional merupakan kunci indikator kinerja. Pengukuran strategi yang melibatkan restrukturisasi pada seluruh rantai pelayanan (*service chain*) menegaskan komitmen perusahaan untuk menjadi perusahaan yang berorientasi pada pelanggan.

For the company, service is a key performance indicator for its operational activities. Strategic indicators that involved restructuring in all of the service-chain underlined the commitment of the company to become a customer-oriented enterprise.

Restrukturisasi perusahaan yang di dalamnya juga mencakup restrukturisasi hutang mencatat sukses sebagaimana tercermin dalam laba yang diraih perusahaan di tahun 2009 yang melebihi Rp 1 triliun. Dalam kerangka restrukturisasi hutang, perusahaan memiliki pemegang saham yang baru per akhir Desember 2009 yaitu Bank Mandiri yang memiliki 10,6% saham di perusahaan melalui penyelesaian hutang Obligasi Konversi senilai Rp 1,02 triliun, sehingga per akhir Desember 2009 struktur kepemilikan saham perusahaan adalah Pemerintah Republik Indonesia (85,8%), PT Bank Mandiri (10,6%), PT Angkasa Pura I (1,4%), PT Angkasa Pura II (2,2%).

The company restructuring which also included a debt restructuring was a success as reflected in the company profit achieved in 2009 which surpassed Rp 1 trillion. In the debt restructuring framework, the company had a new shareholder as of December 2009, Bank Mandiri, which acquired a 10.6% stake in the company through the completion of Convertible Bonds amounting to Rp 1.02 trillion, thus, as of December 2009 the shareholder structure was Government of Indonesia (85.8%), PT Bank Mandiri (10.6%), PT Angkasa Pura I (1.4%), PT Angkasa Pura II (2.2%)

Memiliki gedung manajemen baru di Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Garuda Indonesia saat ini didukung oleh 5.075 orang karyawan yang tersebar di kantor pusat dan 43 kantor cabang. Pada akhir Desember 2009, Garuda Indonesia mengoperasikan 70 pesawat yang terdiri dari 3 pesawat jenis Boeing 747-400, 6 pesawat jenis Airbus 330-300, 4 pesawat jenis Airbus 330-200 dan 57 pesawat jenis B-737 (seri 300, 400, 500 & 800). Pesawat ini melayani lebih dari 50 rute tujuan domestik dan internasional serta lebih dari 10 juta pelanggan.

With offices at the new management building at Soekarno-Hatta International Airport, Garuda Indonesia currently is staffed by 5,075 employees at head office and 43 branch offices. By the end of December 2009, Garuda Indonesia owned 70 aircraft consisting of 3 Boeing 747-400, 6 Airbus 330-300, 4 Airbus 330-200 and 57 Boeing 737 (300, 400, 500 & 800 series). The aircraft travel to more than 50 domestic and international destination routes as well as serving more than 10 million customers.

Untuk mendukung kegiatan operasionalnya, Garuda Indonesia memiliki 4 anak perusahaan yang fokus pada produk/jasa pendukung bisnis perusahaan induk, yaitu PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Aerowisata, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Aero Systems Indonesia.

To support its operational activities, Garuda Indonesia owns 4 subsidiaries focussing in products/services that supports the parent company, namely PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Aerowisata, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Aero Systems Indonesia.

Ikhtisar Keuangan & Operasional

Financial & Operational Highlights

PT Garuda Indonesia (Persero) & Anak Perusahaan (dalam Juta Rupiah)
PT Garuda Indonesia (Persero) & Subsidiaries (in Million Rupiah)

	2009	2008*/**	2007*/**	2006	2005
Jumlah Pendapatan Usaha Operating Revenues	17.860.373,6	19.349.675,4	14.042.430,4	12.343.167,6	12.650.698,5
Jumlah Beban Usaha Operating Expenses	16.942.084,7	17.996.468,2	13.310.258,5	12.721.894,6	13.318.770,0
Laba (Rugi) Usaha Income (Loss) Operations	918.288,9	1.353.207,3	732.171,9	(378.727,0)	(668.071,5)
Penghasilan (Beban) Lain-lain - Bersih Other Income (Expenses)	(55.063,0)	(333.928,3)	(422.098,3)	242.281,6	(34.709,5)
Bagian Laba Bersih Perusahaan Asosiasi Equity in Net Income of Associates	12.873,2	9.399,7	3.033,1	9.515,8	17.967,4
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Income (Loss) Before Tax	876.099,2	1.028.678,6	313.106,7	(126.929,5)	(684.813,6)
Penghasilan (Beban) Pajak Tax Income (Expenses)	23.354,9	(44.485,8)	(148.981,0)	(69.363,6)	(3.750,4)
Laba (Rugi) dari Aktivitas Normal Income (Loss) from Normal Activities	899.454,1	984.192,8	164.125,8	(196.293,1)	(688.564,1)
Pos Luar Biasa Extraordinary Items	123.502,3	-	-	-	-
Laba (Rugi) Sebelum Hak Minoritas Income (Loss) Before Minority Interests	1.022.956,4	984.192,8	164.125,8	(196.293,1)	(688.564,1)
Hak Minoritas Minority Interests	(4.340,4)	(9.144,2)	(11.391,0)	(783,7)	97,6
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	1.018.615,9	975.048,6	152.734,8	(197.076,8)	(688.466,4)
Jumlah Aset Lancar Total Current Assets	4.212.528,9	4.626.444,7	5.425.192,8	3.620.683,2	3.119.396,2
Jumlah Aset Tidak Lancar Total Non Current Assets	10.589.894,3	10.677.386,7	6.527.721,5	4.454.894,8	4.598.023,2
Jumlah Aset Total Assets	14.802.423,2	15.303.831,4	11.952.914,3	8.075.578,0	7.717.419,3
Jumlah Kewajiban Lancar Total Current Liabilities	6.347.677,5	7.085.154,3	6.852.565,9	5.280.140,4	4.879.233,5
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar Total Non Current Liabilities	5.233.722,1	6.802.696,3	6.329.863,4	2.045.262,5	2.383.172,1
Hutang Bank Bank Loans	291.187,6	70.435,5	171.136,4	165.452,1	169.001,0
Hutang Sewa Pembiayaan Lease Liabilities	3.217.293,9	4.534.193,9	4.387.639,2	-	-
Kewajiban Terbeban Bunga Interest Bearing Liabilities	5.737.534,6	7.034.549,7	6.932.967,7	2.826.526,3	2.948.464,7
Hak Minoritas Minority Interests	6.953,0	49.445,7	37.204,0	(912,7)	(1.583,9)
Modal Dasar Authorized Capital	15.000.000,0	15.000.000,0	11.540.076,0	11.540.076,0	11.540.076,0
Modal Sebelum Ditempatkan Capital Not Subscribed	5.879.502,0	6.847.371,0	4.387.447,0	4.713.512,0	4.713.512,0
Modal Ditempatkan dan Disetor Issued and Paid-up Capital	9.120.498,0	8.152.629,0	7.152.629,0	6.826.564,0	6.826.564,0
Tambahan Modal Disetor Additional Paid-up Capital	8.402,1	8.402,1	1.008.402,1	8.402,1	8.402,1
Surplus Revaluasi Revaluation Surplus	1.515.532,8	1.672.668,7	3.996,6	-	-
Dana Setoran Modal Paid-in Capital Fund	-	-	-	500.000,0	-
Selisih Kurs karena Penjabaran Laporan Keuangan Translation Adjustments	8.929,4	4.655,5	3.675,0	4.477,9	4.723,6
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries	-	-	-	3.996,6	3.996,6
Keuntungan (Kerugian) yang Belum Direalisasi atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge	-	(10.782,7)	664,3	(364,1)	(655,6)
Defisit Deficit	(7.439.291,6)	(8.461.037,4)	(9.436.086,0)	(6.591.988,6)	(6.386.433,1)
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal) Total Equity (Deficiency Equity)	3.214.070,6	1.366.535,1	(1.266.719,0)	751.087,8	456.597,6
Jumlah Kewajiban, Hak Minoritas, dan Ekuitas Total Liabilities, Minority Interests and Shareholders' Equity	14.802.423,2	15.303.831,4	11.952.914,3	8.075.578,0	7.717.419,3
Jumlah Investasi Total Investments	1.357.159,7	650.688,7	87.950,0	56.615,0	32.386,0
Arus Kas Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Operasi Cash Flows from (Used in) Operating Activities	1.379.679,2	1.770.161,0	1.216.242,3	(492.954,4)	(63.617,0)
Arus Kas Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi Cash Flows from (Used in) Investing Activities	(1.599.951,7)	(1.522.889,2)	(571.867,1)	282.376,1	84.264,8
Arus Kas Diperoleh dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan Cash Flows from (Used in) Financing Activities	(601.712,8)	(687.148,0)	1.007.470,1	(325,5)	(13.998,9)
Rasio Ratios					
Marjin EBITDA EBITDA Margin (%) ***	14,16	13,69	12,66	(0,21)	(1,99)
Marjin Laba Usaha Operating Income Margin (%)	5,14	6,99	5,21	(3,07)	(5,28)
Marjin Laba Bersih Net Income Margin (%)	5,70	5,04	1,09	(1,60)	(5,44)
Tingkat Pengembalian Aktiva ROA (%)	7,56	10,32	7,50	0,61	(6,74)
Tingkat Pengembalian Ekuitas ROE (%)	39,08	1.953,69	(59,24)	(32,64)	(82,63)
Rasio Lancar Current Ratio	0,66	0,65	0,79	0,69	0,64
Jumlah Kewajiban/Ekuitas Total Liabilities/Equity	3,60	10,16	(10,41)	9,75	15,91
Kewajiban Terbeban Bunga/Ekuitas Interest Bearing Debt//Equity	1,79	5,15	(5,47)	3,76	6,46

Laporan Keuangan Konsolidasi tahun 2009 diaudit oleh Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan, member of Deloitte Touche Tohmatsu
Consolidated Financial Statements for 2009 audited by Public Accountant Osman Bing Satrio & Rekan, member of Deloitte Touche Tohmatsu

* Disajikan kembali untuk menyesuaikan dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) yang berlaku di Indonesia
Restated to comply with Statement of Financial Accounting Standard (SFAS) in Indonesia

** Diaudit dan telah disajikan kembali oleh Kantor Akuntan Publik Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto, member firm of RSM International
Audited and restated by Public Accountant Aryanto, Amir Jusuf, Mawar & Saptoto, member firm of RSM International

*** Marjin EBITDA dihitung dengan menjumlahkan Laba (Rugi) Usaha dan Penyusutan, dibagi Pendapatan Usaha
EBITDA margin is calculated from the sum of Income (Loss) Operations and Depreciation, divided by Operating Revenues

PT Garuda Indonesia (Persero) (dalam Juta Rupiah)
PT Garuda Indonesia (Persero (in Million Rupiah)

	2009	2008	2007	2006	2005
Jumlah Pendapatan Usaha Total Operating Revenues	16.691.008,2	18.062.740,4	13.052.664,4	11.378.189,7	11.538.166,1
Jumlah Beban Usaha Total Operating Expenses	15.983.271,9	16.906.750,9	12.339.290,5	11.943.810,0	12.432.751,9
Laba (Rugi) Usaha Income (Loss) Operations	707.736,4	1.155.989,5	713.373,9	(565.620,2)	(894.585,8)
Penghasilan (Beban) Lain-Lain - Bersih Other Income (Expenses)	(26.942,0)	(390.705,1)	(604.101,8)	265.866,1	(39.584,8)
Bagian Laba Bersih Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi Equity in Net Income of Subsidiary and Associated Companies	145.310,7	163.296,2	137.195,3	138.749,7	210.156,6
Laba (Rugi) Sebelum Pajak Income (Loss) Before Tax	826.105,1	928.580,6	246.467,3	(161.004,4)	(724.014,0)
Manfaat (Beban) Pajak Tax Benefit (Expenses)	69.008,5	46.468,1	(93.732,6)	(36.072,4)	35.547,5
Laba Sebelum Pos Luar Biasa Income Before Extraordinary Items	895.113,6	975.048,6	152.734,8	(197.076,8)	(688.466,4)
Pos Luar Biasa Extraordinary Items	123.502,3	-	-	-	-
Laba (Rugi) Bersih Net Income (Loss)	1.018.615,9	975.048,6	152.734,8	(197.076,8)	(688.466,4)
Jumlah Aset Lancar Total Current Assets	3.501.170,5	3.780.683,6	4.722.401,1	3.127.411,6	2.858.011,9
Jumlah Aset Tidak Lancar Total Non Current Assets	10.880.654,7	11.005.636,1	6.900.743,3	4.948.622,2	4.890.056,5
Jumlah Aset Total Assets	14.381.825,2	14.786.319,6	11.623.144,3	8.076.033,8	7.748.068,4
Jumlah Kewajiban Lancar Total Current Liabilities	6.312.686,1	6.929.592,4	6.808.248,3	5.380.603,0	4.970.293,1
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar Total Non Current Liabilities	4.855.068,4	6.490.192,1	6.081.615,0	1.944.343,0	2.321.177,8
Hutang Sewa Pembiayaan Lease Liabilities	2.366.768,2	3.747.805,1	3.900.234,9	-	-
Kewajiban Terbeban Bunga Interest Bearing Liabilities	5.450.347,0	6.990.215,7	6.894.670,8	2.831.734,2	2.913.857,3
Modal Dasar Authorized Capital	15.000.000,0	15.000.000,0	11.540.076,0	11.540.076,0	11.540.076,0
Modal Sebelum Ditempatkan Capital Not Subscribed	5.879.502,0	6.847.371,0	4.387.447,0	4.713.512,0	4.713.512,0
Modal Ditempatkan dan Disetor Issued and Paid-up Capital	9.120.498,0	8.152.629,0	7.152.629,0	6.826.564,0	6.826.564,0
Tambahan Modal Disetor Additional Paid-up Capital	8.402,1	8.402,1	8.402,1	8.402,1	8.402,1
Surplus Revaluasi Revaluation Surplus	1.515.532,8	1.672.668,7	3.996,6	-	-
Dana Setoran Modal Paid-in Capital Fund	-	-	1.000.000,0	500.000,0	-
Selisih Kurs Karena Penjabaran Laporan Keuangan Translation Adjustments	8.929,4	4.655,5	3.675,0	4.477,9	4.723,6
Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan Transaction Differences in Equity Changes of Subsidiaries	-	-	-	3.996,6	3.996,6
Keuntungan (Kerugian) Yang Belum Direalisasi Atas Transaksi Lindung Nilai Arus Kas Unrealized Gain (Loss) on Cash Flow Hedge	-	(10.782,7)	664,3	(364,1)	(655,6)
Defisit Deficit	(7.439.291,6)	(8.461.037,4)	(9.436.086,0)	(6.591.988,6)	(6.386.433,1)
Jumlah Ekuitas (Defisiensi Modal) Total Equity	3.214.070,6	1.366.535,1	(1.266.719,0)	751.087,8	456.597,6
Jumlah Kewajiban dan Ekuitas Total Liabilities and Equity	14.381.825,2	14.786.319,6	11.623.144,3	8.076.033,8	7.748.068,4
Jumlah Investasi Total Investments	1.492.209,8	783.280,2	4.017,0	23.605,0	32.386,0
Arus Kas Diperoleh Dari (Digunakan untuk) Aktivitas Operasi Cash Flows from Operating Activities	1.855.512,6	1.832.409,3	1.129.370,1	(622.434,1)	(97.011,7)
Arus Kas Diperoleh Dari (Digunakan untuk) Aktivitas Investasi Cash Flows from Investing Activities	(1.771.716,1)	(1.622.088,3)	(651.804,8)	378.605,8	119.260,4
Arus Kas Diperoleh Dari (Digunakan untuk) Aktivitas Pendanaan Cash Flows from Financing Activities	(844.682,0)	(717.050,1)	964.000,0	36.000,0	(7.287,8)
Rasio Ratio					
Marjin EBITDA EBITDA Margin (%) **	13,41	13,20	12,94	(2,09)	(4,61)
Marjin Laba Usaha Operating Income Margin (%)	4,2 4	6,40	5,47	(4,97)	(7,75)
Marjin Laba Bersih Net Income Margin (%)	6,10	5,40	1,17	(1,73)	(5,97)
Tingkat Pengembalian Aktiva ROA (%)	7,38	9,86	6,93	(0,11)	(7,30)
Tingkat Pengembalian Ekuitas ROE (%)	39,08	1.953,69	(59,24)	(32,64)	(82,63)
Rasio Lancar Current Ratio	0,55	0,55	0,69	0,58	0,58
Jumlah Kewajiban/Ekuitas Total Liabilities/Equity	3,47	9,82	(10,18)	9,75	15,97
Hutang Jangka Panjang/Ekuitas Long-term Loans/Equity	1,51	4,75	(4,80)	2,59	5,08
Kewajiban Terbeban Bunga/Ekuitas Interest Bearing Debt/Equity	1,70	5,12	(5,44)	3,77	6,38
Produksi & Trafik (Total Reguler dan *Charter*)*					
Production & Traffic (Total Regular and Charter)*					
Tonase Kilometer Diangkut (000) Revenue Tonne Km (000)	2.011.712	1.975.352	1.797.601	1.676.511	1.708.099
Tonase Kilometer Tersedia (000) Available Tonne Km (000)	3.310.253	3.051.753	2.771.123	2.728.299	3.014.376
Tingkat Isian Pesawat (%) Overall Load Factor (%)	60,8	64,7	64,9	61,4	56,7
Penumpang Diangkut Passengers Carried	11.174.907	10.431.818	9.868.520	9.290.461	9.556.993
Penumpang Kilometer Diangkut (000) Revenue Passenger Km (000)	18.031.437	17.676.942	16.282.600	14.918.147	15.019.477
Tempat Duduk Kilometer Tersedia (000) Available Seat Km (000)	26.040.754	24.671.654	22.439.212	21.909.711	23.533.466
Tingkat Isian Penumpang (%) Passenger Load Factor (%)	69,2	71,6	72,6	68,09	63,8
Indikator Penting Important Indicators					
Ketepatan Waktu Penerbangan (%) On Time Performance (%)	82,5	83,9	76,3	83,5	86,8
Nilai Tukar Mata Uang (IDR US$) Forex (IDR US$)	10.485	9.529	9.130	9.209	9.688
Rata-rata Harga Bahan Bakar Average Fuel Price					
Domestik (IDRltr) Domestic (IDR ltr)	5.485,7	8.417,4	5.173,7	5.021,8	4.611,7
International (US$Cltr) International (US$ Cltr)	50,4	89,2	56,3	55,1	45,7
Tonase Kilometer Tersedia Per Karyawan ATK Employee	656	552	479	455	483
Pendapatan Per Karyawan (USD) Revenue Employee (US$)	315.413,9	343.086,8	246.959,0	206.234,5	190.953,2

* Mulai tahun 2009 mencakup penerbangan charter VVIP dan reguler. Starting 2009 include VVIP and reguler charter flights.
** Marjin EBITDA dihitung dengan menjumlahkan Laba (Rugi) Usaha dan Penyusutan, dibagi Pendapatan Usaha.
EBITDA margin is calculated from the sum of Income (Loss) Operations and Depreciation, divided by Operating Revenues

Peristiwa Penting 2009

2009 Important Events

15 Januari

Garuda Indonesia membuka rute domestik baru ke Tanjung Karang. Pada saat yang sama perusahaan juga meresmikan Layanan Contact Center TELKOM dan Garuda melalui penandatangan prasasti oleh Menteri Komunikasi dan Informatika (Menkominfo) Muhammad Nuh dengan didampingi oleh Direktur Utama PT Telekomunikasi Indonesia Tbk Rinaldi Firmansyah dan Direktur Utama PT Garuda Indonesia (Persero) Emirsyah Satar, serta Direktur Utama PT Infomedia Nusantara, Agina Siti Fatimah.

Garuda Indonesia opened a new domestic route to Tanjung Karang and at the same time, Minister of Communication and Informatics, Muhammad Nuh signed the plaque commemorating inauguration of Layanan Contact Center TELKOM and Garuda accompanied by President Director of PT Telekomunikasi Indonesia Tbk, Rinaldi Firmansyah, President and CEO of PT Garuda Indonesia (Persero), Emirsyah Satar and President Director of PT Infomedia Nusantara, Agina Siti Fatimah.

16 Januari

Garuda Indonesia membuka rute domestik baru ke Malang dan Kendari. Pada saat yang sama Garuda Indonesia juga meluncurkan "Garuda Indonesia Online Booking" yang disaksikan oleh Meneg BUMN Sofyan Djalil, Menkominfo Mohamad Nuh dan Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar di Grand Hyatt Jakarta. Pada tanggal yang sama, Garuda Indonesia juga bertindak sebagai maskapai resmi dalam "*5th World Islamic Economic Forum*" yang dibuka oleh Meneg BUMN.

Garuda Indonesia opened two new domestic routes to Malang and Kendari. At the same time, Garuda Indonesia also launched "Garuda Indonesia Online Booking" at Grand Hyatt Jakarta, which was attended by Minister of State Enterprise Sofyan Djalil together with Minister of Communication and Information Technology Mohammad Nuh and President and CEO of Garuda Indonesia, Emirsyah Satar. Concurrently, Garuda Indonesia was also chosen as an official airline in "5th World Islamic Economic Forum" opened by Minister of State-Owned Enterprises.

21 Januari

Citilink meresmikan *Operational Control System*, yang dilakukan secara simbolik oleh Bapak Joseph Saul selaku VP SBU Citilink dan dihadiri oleh Bapak Elisa Lumbantoruan, Administrator Bandara Juanda, Kepala cabang Angkasa Pura I dan mitra kerja lainnya.

The launching of Operational Control System of Citilink by Bapak Joseph Sual, the VP of SBU Citilink, which was also attended by Elisa Lumbantoruan, management of Juanda Airport, Branch Manager of Angkasa Pura I and other business partners.

22 Januari

Sebagai bagian dari upaya untuk untuk mengurangi dampak pemanasan global serta dalam rangka mendukung program pemerintah "Program Gerakan Perempuan Tanam dan Pelihara 2008", Garuda Indonesia bekerja sama dengan instansi pemerintah dan institusi terkait di Banda Aceh, khususnya organisasi perempuan, melaksanakan program penanaman 2.220 bibit pohon buah dan obat di daerah Lamnga dan 4 daerah lainnya di Banda Aceh. Program ini adalah program lanjutan yang telah dilaksanakan pada Desember lalu yang secara serentak dilakukan di Padang, Banten, Balikpapan dan Palangkaraya.

As part of its effort to reduce the impact of global warming and to support the government's program "Program Gerakan Perempuan Tanam and Pelihara 2008", Garuda Indonesia in cooperation with government institutions and related institutions in Banda Aceh, particularly women organizations initiated planting program of 2,220 herbal and fruit seeds at Lamnga areas and 4 other areas in Banda Aceh. This program is a continuation of last December's programs carried out in Padang, Banten, Balikpapan and Palangkaraya.

1 Februari

Garuda Indonesia membuka rute baru Surabaya-Hong Kong.

Garuda Indonesia opened a new Surabaya-Hong Kong route services.

2 Februari

Garuda Indonesia membuka *Cargo Service Centre* di Gunung Sahari.

Garuda Indonesia opened Cargo Service Centre at Gunung Sahari, Jakarta.

12 Februari

Garuda Indonesia menandatangani MoU dengan China Airlines, yang diwakili oleh Direktur Utama Emirsyah Satar dan President China Airlines, Huang-Hsiang Sun di Bali.

Garuda Indonesia represented by its President and CEO Emirsyah Satar signed an MoU with China Airlines represented by its President Director Huang Hsiang Sun in Bali.

18 Februari

Garuda Indonesia meluncurkan Go Product. Peluncuran ini dihadiri oleh Menteri Perhubungan, Jusman Syafei Djamal; Dirjen Perhubungan, Budhi M. Suyitno serta Direktur Utama Garuda Indonesia, Emirsyah Satar.

Garuda Indonesia launched "Go Product", which was attended by Minister of Transportation, Jusman Syafei Djamal, Directorate General of Transportation, Budhi M. Suyitno and President and CEO of Garuda Indonesia, Emirsyah Satar.

2 Maret

Emirsyah Satar, Direktur Utama Garuda Indonesia dan Bob Genise, CEO DAE Capital menandatangani MoU tentang Pembiayaan 8 *Brand New Boeing* 737-800NG di Ritz Carlton. Perjanjian dengan DAE Capital mencakup "*Sales and Leaseback*" atas delapan pesawat baru Boeing 737-800NG yang akan dikirimkan oleh Boeing mulai Juni 2009 dan akan disewa untuk jangka waktu panjang.

Emirsyah Satar, President and CEO of Garuda Indonesia and Bob Genise, CEO of DAE Capital signed an MoU on Financing 8 New Boeing 737-800NG at Ritz Carlton. The agreement with DAE Capital included "Sales and Leaseback" of eight new Boeing 737-800NG which will be delivered by Boeing starting June 2009 and will be leased for long term period.

12 Maret

Garuda Indonesia memperoleh Call Center Award 2009 kategori Airline yang diberikan oleh Carre – Center for Customer Satisfaction & Loyalty dan Majalah Marketing.

Garuda Indonesia obtained Call Center Award 2009 for Airline category given by Carre-Center for Customer Satisfaction & Loyalty and Marketing Magazine.

28 Maret

Garuda Indonesia berpartisipasi pada *Earth Hour* di Balai Kota yang dihadiri oleh Gubernur DKI Fauzi Bowo, dan Direktur Utama Emir Syahsatar.

Garuda Indonesia participated in an Earth Hour at Balai Kota which was attended by the Governor of DKI, Fauzi Bowo and President & CEO of Garuda Indonesia, Emirsyah Satar.

15 April

Garuda Indonesia memperoleh penghargaan *Word of mouth Marketing*, penghargaan kepada perusahaan yang produknya paling sering dituturkan.

Garuda Indonesia received Word of Mouth Marketing Award, an appreciation given to a company with most popular product.

1 Mei

Garuda Indonesia membuka rute baru Jakarta-Jambi dan Jakarta-Kupang.

Garuda Indonesia opened new Jakarta-Jambi and Jakarta-Kupang routes services.

11 Mei

Garuda Indonesia memperoleh *Service Quality Award* 2009 untuk kategori "Domestic Service Airline" dan "International Service Airline".

Garuda Indonesia obtained Service Quality Award 2009 for "Domestic Service Airline" and "International Service Airline" categories.

27 Mei

Garuda Indonesia menyelenggarakan Rapat Umum Pemegang Saham.

Garuda Indonesia held a General Meeting of Shareholders.

1 Juni

Garuda Indonesia membuka rute baru Jakarta-Pangkal Pinang.

Garuda Indonesia opened a new Jakarta-Pangkal Pinang route services.

2 Juni

Garuda Indonesia membuka rute baru Jakarta Riyadh-Dammam.

Garuda Indonesia opened a new route, Jakarta-Ryadh-Dammam.

4 Juni

Bekerja sama dengan Garuda Indonesia Holiday, Garuda Indonesia mengundang tiga pelajar terbaik dari Wakatobi dan 2 orang guru pendamping untuk mengunjungi *Garuda Indonesia Training Center* (GITC) dan *Garuda Maintenance Facility* (GMF). Kunjungan ini didampingi oleh Nadine Chandrawinata sebagai duta Daerah Wisata Laut Wakatobi.

In cooperation with Garuda Indonesia Holiday, Garuda Indonesia invited 3 best students from Wakatobi and 2 teachers to visit Garuda Indonesia Training Center (GITC) and Garuda Maintenance Facility (GMF). This visit was accompanied by Nadine Chandrawinata as the Ambassador of Daerah Wisata Laut Wakatobi.

Peristiwa Penting 2009
2009 Important Events

23 Juli

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meresmikan Gedung Baru Garuda Indonesia. Bersamaan dengan persemian tersebut, logo baru dan Pesawat Baru GA, A330-200 dan B 737-800NG juga diluncurkan.

President Susilo Bambang Yudhoyono inaugurated Garuda Indonesia's new building. At the same time, the new logo and Garuda's new aircraft A330-200 and B737-800NG were also introduced.

28 Juli

Garuda Indonesia kembali memperoleh penghargaan 'Platinum Award' kategori "Airline Service" dalam ajang 'Indonesian Best Brand Award (IBBA) 2009' yang diadakan oleh Majalah SWA dan Lembaga Marketing Riset MARS.

Garuda Indonesia obtained "Platinum Award" for "Airline Service" category in "Indonesian Best Brand Award (IBBA) 2009" competition by SWA Magazine and Marketing Research Institution, MARS.

4 Agustus

Garuda Indonesia menjadi sponsor utama dalam turnamen "Indonesia Tennis Series 2009".

Garuda Indonesia became the main sponsor of "Indonesia Tennis Series 2009" tournament.

12 Agustus

Garuda Indonesia meraih penghargaan juara pertama Annual Report Award 2008 (ARA 2008) kategori BUMN Non Keuangan *Non Listed*. Pada tanggal yang sama, Garuda Indonesia untuk yang ke-9 kalinya meraih penghargaan Indonesia's Most Admire Company (IMAC 2009).

Garuda Indonesia was awarded the first winner of Annual Report Award 2008 (ARA 2008) for State-Owned Enterprise Non-Financial Non-Listed category. At the same time, Garuda Indonesia received Indonesia Most Admired Company (IMAC 2009) Award, an award obtained for 9 consecutive years.

27 Agustus

Direktur Keuangan Garuda Indonesia, Eddy Porwanto menerima penghargaan "*Future Business Leader*" dari Majalah SWA. Eddy Porwanto menempati peringkat pertama dari 10 tokoh BUMN dan Swasta ternama di Indonesia.

CFO of Garuda Indonesia, Eddy Porwanto received "Future Business Leader" award from SWA Magazine. Eddy Porwanto ranked first among 10 prominent figures of State-Owned and Private Enterprises in Indonesia.

3 September

Garuda Indonesia memperoleh penghargaan ke-10 Indonesia Customer Satisfaction Award (ICSA).

Garuda Indonesia received the 10th Indonesia Customer Satisfaction Award (ICSA).

5 September

Garuda Indonesia menyelenggarakan Bakti Sosial Tanggap Darurat Korban Gempa Cianjur. Bantuan yang diberikan berupa tenda dan makanan untuk meringankan beban masyarakat.

Garuda Indonesia gave social assistance for victims of Cianjur's earthquake. Donation includes tent and food.

13 Oktober

Garuda Indonesia menerima kunjungan dari Miss Universe 2009, Stefania Fernandez dan Puteri Indonesia 2009, Qori Sandrioriva. Acara ini dihadiri oleh Dubes Venezuela.

Garuda Indonesia welcomed Miss Universe 2009, Stefania Fernandez and Puteri Indonesia 2009, Qori Sandrioriva. This event was attended by the Ambassador of Venezuela.

16 Oktober

Garuda Indonesia mengadakan upacara pembukaan Garuda Indonesia Travel Fair (GATF) 2009 yang dilangsungkan di JCC dari tanggal 16-18 Oktober 2009.

Garuda Indonesia held the opening ceremony of Garuda Indonesia travel Fair (GATF) 2009 at JHCC from 16-18 October 2009.

23 Oktober

Seiring dengan pembukaan kembali rute penerbangan Jakarta-Amsterdam pada bulan Juni 2010, Garuda Indonesia membuat perjanjian kerja sama di bidang komersial dengan perusahaan penerbangan KLM. Emirsyah Satar, Direktur Utama Garuda Indonesia dan Peter F. Hartman, President & CEO of KLM menandatangani perjanjian kerja sama tersebut di kantor pusat KLM di Amsterdam.

In line with the reopening of the Jakarta-Amsterdam route on June 2010, Garuda Indonesia entered into a commercial cooperation agreement with KLM. Emirsyah Satar, President & CEO of Garuda Indonesia and Peter F. Hartman, President & CEO of KLM signed such agreement at KLM headquarters, Amsterdam.

27 Oktober

Garuda Indonesia menerima kunjungan Menteri Perhubungan Freddy Numberi.

Garuda Indonesia welcomed the Minister of Transportation, Freddy Numberi.

4 Desember

Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar menerima penghargaan CEO Idaman dari Majalah Warta Ekonomi.

The President & CEO of Garuda Indonesia, Emirsyah Satar received the Most Admired CEO Award from Warta Ekonomi Magazine.

8 Desember

Garuda Indonesia membuat pernjanjian kerja sama *"code share"* dengan KLM di Hotel Ayana, Bali. Perjanjian ini ditandatangani oleh Emirsyah Satar, Direktur Utama Garuda Indonesia dan Peter F. Hartman, President & CEO KLM.

Garuda Indonesia entered into "code share" cooperation agreement with KLM at Hotel Ayana, Bali. The agreement was signed by Emirsyah Satar, President and CEO of Garuda Indonesia and Peter F. Hartman, President & CEO of KLM.

9 Desember

Rapat Tahunan INACA diselenggarakan di Gedung Manajemen Garuda Indonesia.

INACA Annual Meeting was held at Management Building of Garuda Indonesia.

10 Desember

Direktur Utama Garuda Indonesia Emirsyah Satar menerima penghargaan Markerter of the Year dari Markplus di Ritz Carlton.

The President & CEO of Garuda Indonesia, Emirsyah Satar received the Marketer of the Year award from Markplus at Ritz Carlton.

16 Desember

Garuda Indonesia memperoleh 3 (tiga) penghargaan dalam "Angkasa Awards 2010" yang diselenggarakan oleh Majalah Angkasa dan 1 penghargaan dari National Geographic. Kategori penghargaan yang diterima oleh Garuda adalah "Airline of The Year", "The Best On Time Performance", "The Best Cabin Crew" dan "The Best Airline Traveler".

Garuda Indonesia received 3 awards in "Angkasa Awards 2010" held by Angkasa Magazine and 1 award from National Geographic for "Airline of the Year", The Best On Time Performance", "The Best Cabin Crew", and "The Best Airline Traveler" categories, respectively.

17 Desember

Garuda Indonesia menyerahkan Dana PKBL kepada masyarakat di Gilitrawangan.

Garuda Indonesia gave Partnership and Community Development program fund to Gilitrawangan community.

18 Desember

Sebagai salah satu program Corporate Social Responsibility (CSR), Garuda Indonesia meresmikan penangkaran penyu.

As one of CSR programs, Garuda Indonesia inaugurated the tortoise conservation.

22 Desember

Garuda Indonesia memperoleh penghargaan Competency Award BNSP 2009 sebagai bentuk pengakuan terhadap kualitas SDM.

Garuda Indonesia received the Competency Award BNSP 2009 as an acknowledgement of the company's human resources quality.

23 Desember

Garuda Indonesia menerima penghargaan Perusahaan Terpercaya dari majalah SWA yg disampaikan Ketua Komite Nasional Kebijakan Governance Mas Achmad Damiri untuk kategori BUMN Non Keuangan terbaik.

Garuda Indonesia received the Most Trusted Company Award from SWA Magazine for the best Non Financial State-Owned Enterprise category extended by Chairman of National Committee on Governance Policy Mas Achmad Damiri.

Penghargaan & Sertifikasi

Awards & Certifications

01

02

03

04

05

11

12

13

14

01. Call Centre Award for Achieving "Good" Service Performance, dari Majalah Marketing, Maret 2009.

Call Centre Award for Achieving "Good" Service Performance, from Marketing Magazine, March 2009.

02. The Word of Mouth Marketing Award (WOMMA), dari Majalah SWA, April 2009.

The Word of Mouth Marketing Award (WOMMA), from SWA Magazine, April 2009.

03. Service Quality Award: International Airline Services, dari Majalah Marketing, Mei 2009.

Service Quality Award: International Airline Services, from Marketing Magazine, May 2009.

04. Annual Report Award 2009 dari Kementerian BUMN, Bapepam LK dan BI, Agustus 2009

Annual Report Award 2009, from Ministry of SOE, Bapepam LK and BI, August 2009

05. Indonesia Future Business Leader, dari Majalah SWA, Agustus 2009

Indonesia Future Business Leader, from SWA Magazine, August 2009

11. Airline of The Year 2009, The Best Cabin Crew, The Best On Time Performance, dari Majalah Angkasa.

Airline of The Year 2009, The Best Cabin Crew, The Best On Time Performance from Angkasa Magazine.

12. National Geographic Traveler Award 2009, Maskapai Penerbangan Terfavorit AOC 121, dari National Geographic.

National Geographic Traveler Award 2009, The Favourite Airline AOC 121, from National Geographic.

13. Perusahaan Idaman 2009 dari Majalah Warta Ekonomi

Perusahaan Idaman 2009 from Warta Ekonomi Magazine

14. Marketer of The Year Indonesia 2009, dari Mark Plus Inc.

Marketer of The Year Indonesia 2009, from MarkPlus Inc.

15. The Most Indonesia Admirable Company: Economic Challenge Award dari Metro TV

The Most Indonesia Admirable Company: Economic Challenge Award, from Metro TV

06

07

08

09

10

15

16

17

18

19

06. Best of The Best CEO 2009, dari Majalah Warta Ekonomi, Agustus 2009

Best of The Best CEO 2009, from Warta Ekonomi Magazine, August 2009

07. Indonesia's Most Admired Companies (IMAC) Award 2009: The Best in Building and Managing Corporate Image, dari Frontier Consulting dan Majalah Business Week, Agustus 2009

Indonesia's Most Admired Companies (IMAC) Award 2009: The Best in Building and Managing Corporate Image, from Frontier Consulting and Business Week Magazine, August 2009

08. E-Company Award, dari Majalah Warta Ekonomi, Oktober 2009

E-Company Award, from Warta Ekonomi Magazine, October 2009

09. Best of The Best Website BUMN Terbaik 2009 dari Kementerian BUMN, Oktober 2009

Best of The Best Website BUMN Terbaik 2009, from Ministry of State Owned Enterprises, October 2009

10. Excellent Brand Award 2009: The Excellent in Brand Image & Brand Awareness, Desember 2009

Excellent Brand Award 2009: The Excellent in Brand Image & Brand Awareness, December 2009

16. Indonesia Customer Satisfaction Award (ICSA) 2009: The Best in Achieving Total Customer Satisfaction, dari Frontier Consulting dan Majalah SWA

Indonesia Customer Satisfaction Award (ICSA) 2009: The Best in Achieving Total Customer Satisfaction, from Frontier Consulting and SWA Magazine

17. Good Corporate Governance Award 2009, Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) Assessment dari Majalah SWA dan the Indonesia Institute for Corporate Governance (IICG)

Good Corporate Governance Award 2009, Trusted Company Based on Corporate Governance Perception Index (CGPI) Assessment from SWA Magazine and the Indonesia Institute for Corporate Governance (IICG)

18. BNSP Competency Award 2009, kategori penghargaan untuk Lembaga/Industri

BNSP Competency Award 2009, award for Industry category

19. Marketer of the Year Indonesia 2009 Automotive, Transportation & Logistics dari Mark Plus Inc., Desember 2009

Marketer of the Year Indonesia 2009 Automotive, Transportation & Logistics from Mark Plus Inc., December 2009

Visi, Misi, Nilai & Tujuan Perusahaan

Vision, Mission, Corporate Goals & Values

Garuda Indonesia secara konsisten mengarahkan strategi dan inisiatifnya untuk mencapai tujuan perusahaan dan mewujudkan misinya menjadi perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa.

Garuda Indonesia consistently directs its strategy and initiatives to meet its corporate goals and realize its mission to become the flag carrier of Indonesia to the world.

Visi Perusahaan
Corporate Vision

Menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia menggunakan keramahan Indonesia.

A strong distinguished airline through providing quality services to serve people and goods around the world with Indonesian hospitality.

Misi Perusahaan
Corporate Mission

Sebagai perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa (*flag carrier*) Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia guna menunjang pembangunan ekonomi nasional dengan memberikan pelayanan yang profesional.

The flag carrier of Indonesia to the world, to support national economic development by delivering professional and profitable air travel services.

Nilai Perusahaan
Corporate Value

Tata Nilai Perusahaan yang disebut sebagai 'FLY-HI' terdiri dari:
eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, dan Integrity.

Corporate Value called 'FLY-HI' consisting of eFficient & effective, Loyalty, customer centricitY, Honesty & openness, and Integrity.

eFficient & effective

Insan Garuda Indonesia senantiasa melakukan tugas yang diembannya secara teliti, tepat dan akurat dalam waktu sesingkat mungkin dan tenaga serta biaya seefisien mungkin tanpa mengorbankan kualitas. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin pelanggan memperoleh layanan yang berkualitas.

Garuda Indonesia personnel must work with diligence and accuracy, in the shortest possible time, and show cost- and labor saving efforts, without sacrificing quality, to assure customers of quality services.

Loyalty

Insan Garuda Indonesia dapat melaksanakan setiap tugas yang didelegasikan kepadanya dengan penuh dedikasi, tanggung jawab dan disiplin. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin konsistensi kualitas layanan yang diberikan kepada pelanggan.

Garuda Indonesia personnel must carry out his/her assigned duties with a sense of loyalty, dedication, responsibility and discipline, with a belief that they are united in the effort to ensure consistently high quality service for customers.

customer centricitY

Insan Garuda Indonesia senantiasa penuh perhatian, siap membantu dan melayani. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian.

Garuda Indonesia personnel should be attentive and helpful, consistent with Garuda Indonesia's commitment to place the customer as the focus of attention.

Honesty & openness

Insan Garuda Indonesia harus selalu jujur, tulus dan ikhlas dalam menjalankan seluruh aktivitasnya dan melakukan komunikasi dua arah yang jelas dan transparan dengan memperhatikan prinsip kehati-hatian, serta tetap menjaga kerahasiaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin keamanan, keselamatan dan kenyamanan pelanggan.

Garuda Indonesia personnel must uphold honesty and sincerity in every aspect of their activities, and promote transparent and clear two-way communication in a confidential manner. With these characteristics, Garuda Indonesia ensures customers will feel secure, safe and comfortable.

Integrity

Insan Garuda Indonesia harus menjaga harkat dan martabat serta menghindarkan diri dari perbuatan tercela yang dapat merusak citra profesi dan perusahaan. Hal ini didasari keyakinan bahwa Garuda Indonesia berupaya menjamin layanan dan relasinya dengan pelanggan berjalan bersih secara hukum dan moral.

Every Garuda Indonesia personnel must maintain his/her dignity and refrain from any indecency that may tarnish the image of the profession and the Company. Garuda Indonesia assures its customers of ethically and legally clean services and relations.

Tujuan Perusahaan
Corporate Goals

Untuk mencapai Visi Perusahaan maka Tujuan Perusahaan adalah menjadi maskapai penerbangan terkemuka dengan reputasi yang sejajar dengan maskapai kelas dunia lainnya. Sedangkan Sasaran Perusahaan yang hendak dicapai adalah menciptakan perusahaan yang terus tumbuh dan berkembang dengan keuntungan yang berkelanjutan.

In line with the Corporate Vision, our Corporate Goal is to be a leading airline with a comparable reputation to other world class airlines and aim to create a continuously growing and expanding company with sustainable profits.

Strategi 2009

2009 Strategy

Tahun 2009 merupakan tahun terakhir dalam pelaksanaan strategi "*turn around*" yang telah dimulai sejak tahun 2008. Sepanjang tahun 2009, seluruh unit di dalam organisasi dan manajemen dipersiapkan dengan baik agar dapat menjadi organisasi yang efektif dengan memfokuskan pada restrukturisasi hutang, peningkatan aspek produk dan layanan serta persiapan menuju privatisasi melalui penawaran perdana di pasar modal (IPO). Strategi ini kemudian diterjemahkan ke dalam beberapa inisiatif yang dilaksanakan di sepanjang tahun 2009, termasuk di dalamnya peluncuran konsep layanan baru "Garuda Indonesia Experience" dan pembelian pesawat-pesawat baru (*brand new*). Kedua inisiatif ini berhasil meningkatkan citra Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan terkemuka dengan reputasi yang sejajar dengan maskapai kelas dunia lainnya. Ditambah dengan perbaikan dalam *network* dan *revenue management*, hasilnya adalah pendapatan usaha yang relatif baik jika dibandingkan dengan maskapai sekelas lainnya yang terpuruk akibat krisis global.

The year 2009 was the last year of implementation of "turnaround" strategy which was started in 2008. During 2009, all units within the organization and the management had been prepared to become an effective organization with focus on debt restructuring, product and services enhancement, and IPO preparation. This strategy was then translated into several initiatives carried out during the year, including the launching of new service concept "Garuda Indonesia Experience" and the purchase of a brand new fleet. These two initiatives had successfully improved the image of Garuda Indonesia as the leading carrier with a similar reputation to foreign carriers. Combined with improvement in network and revenue management, the result was a relatively solid operating revenue compared with a poor performance recorded by other carriers due to global crisis.

Sementara itu, secara internal, inisiatif untuk meningkatkan efisiensi terus dilakukan dengan memotivasi karyawan menciptakan perbaikan-perbaikan kecil di dalam lingkup organisasinya sehingga bisa memicu perbaikan di dalam organisasi secara keseluruhan. Semangat untuk memberikan yang terbaik kepada organisasi juga terus dikembangkan sehingga menciptakan budaya kerja yang sehat yang pada akhirnya menghasilkan organisasi yang efektif dengan kinerja yang tinggi.

Meanwhile, initiatives to improve efficiency had consistently been carried out internally to bring continuous improvement in the organization which in turn could affect the performance of the whole organization. The spirit to deliver the best to the Company had also been continuously enhanced to create strong corporate culture, which would lead to an effective and high performance organization.

Didukung oleh kesuksesan melakukan restrukturisasi hutang, strategi ini membuat Garuda Indonesia berhasil mencatat laba bersih sebesar Rp 1 triliun di tahun 2009, meningkat dibandingkan dengan Rp 975 miliar di tahun 2008. Hal ini membuat tahun 2009 menjadi tahun ketiga perusahaan mencetak laba sejak program konsolidasi dicanangkan di tahun 2006. Dengan selesainya tahapan strategi "*turnaround*", Garuda Indonesia siap memasuki tahapan strategi besar berikutnya, yaitu "*Quantum Leap*" di tahun 2014.

Coupled with the successful debt restructuring, this general strategy allowed Garuda Indonesia to book a net profit of Rp 1 trillion in 2009, an increase from Rp 975 billion in 2008. This made the year 2009 as the third consecutive years of profit since the consolidation program initiated in 2006. With the completion of the turnaround strategy, Garuda Indonesia is ready to enter into the next phase of the strategy, "Quantum Leap" in 2014.

Grand Strategy Garuda Indonesia

Garuda Indonesia Grand Strategy

Setelah menyelesaikan strategi *turn around* di tahun 2008-2009, Garuda Indonesia siap memasuki tahapan pertumbuhan berkelanjutan, mencapai *quantum leap* di tahun 2014.

After completing the turnaround strategy in 2008-2009, Garuda Indonesia is ready to embark on sustainable growth, reaching a quantum leap in 2014.

Strategi 2006-2010+

Tujuan dan Sasaran Perusahaan dirumuskan dalam rencana strategi tahun 2006-2010+ yang memuat tahapan-tahapan yang harus dicapai guna meraih sasaran-sasaran tahunan dan kembali mencapai pertumbuhan yang berarti.

Survival

Tahapan pertama adalah *survival* dalam pasar industri aviasi yang kompetitif dan agresif. Perusahaan telah berhasil menjalankan strategi Konsolidasi pada tahun 2006 dan strategi Rehabilitasi pada tahun 2007 dengan hasil yang memuaskan. Dalam tahapan pertama, kegiatan operasi dan manajemen ditata ulang agar kembali menjadi penerbangan yang tepat waktu dengan kualitas layanan yang prima, sedangkan aspek bisnis ditata ulang agar seluruh penerbangan menjadi positif.

Turn around

Sedangkan dalam tahapan kedua atau '*turn around*' yang telah dimulai tahun 2008 lalu, seluruh organisasi dan manajemen dibangun kembali agar dapat menjadi organisasi yang efektif melalui fokus kepada

2006-2010+ Corporate Strategy

The Corporate Goal and Targets were formulated in the 2006-2010+ planned strategies, consisting of clearly laid out phases to achieve yearly targets and regain meaningful growth.

Survival

The first phase is survival in the competitive and aggressive aviation industry. The Company was successful in implementing its consolidation strategy in 2006 and rehabilitation strategy in 2007, booking satisfactory results both years. In the first phase, the operational and management activities were rearranged, enabling us to provide on-time flights with service excellence. Our business processes were rearranged to create a completely positive airline.

Turn around

In the second phase or 'turn around' which commenced in 2008, the entire organization and management were restructured to become a more effective organization by focusing on debt restructuring, product and service

Grand Strategy Garuda Indonesia
Garuda Indonesia Grand Strategy

restrukturisasi hutang, peningkatan aspek produk dan layanan serta persiapan-persiapan menuju privatisasi melalui penawaran perdana di pasar modal (IPO) sehingga Perusahaan dapat berkembang sejajar dengan perusahaan penerbangan internasional lainnya. Bahkan setelah tiga tahun berturut-turut mengalami kerugian, sejak tahun 2007 Garuda Indonesia mulai berhasil meraih keuntungan dan meletakkan dasar-dasar bagi pengembangan perusahaan ke depan.

Tema Strategis (*Strategic Themes*) tahun 2008 adalah:
1. Restrukturisasi Keuangan.
2. Meningkatkan Pendapatan.
3. Efisiensi Operasional.
4. Produk dan Pelayanan yang Konsisten.
5. Intensifikasi Jaringan.

Pada tahun 2009 strategi di tahapan kedua dilanjutkan dengan fokus kepada:
• Daya saing dan ekspansi domestik/regional.
• Privatisasi yang efektif.

Growth
Tahapan ketiga *Growth* mengkapitalisir upaya-upaya sebelumnya melalui program privatisasi melalui *Initial Public Offering* (IPO) yang menyiapkan Perusahaan untuk mendapatkan *sustainable growth* pada tahun 2010 dan sesudahnya.

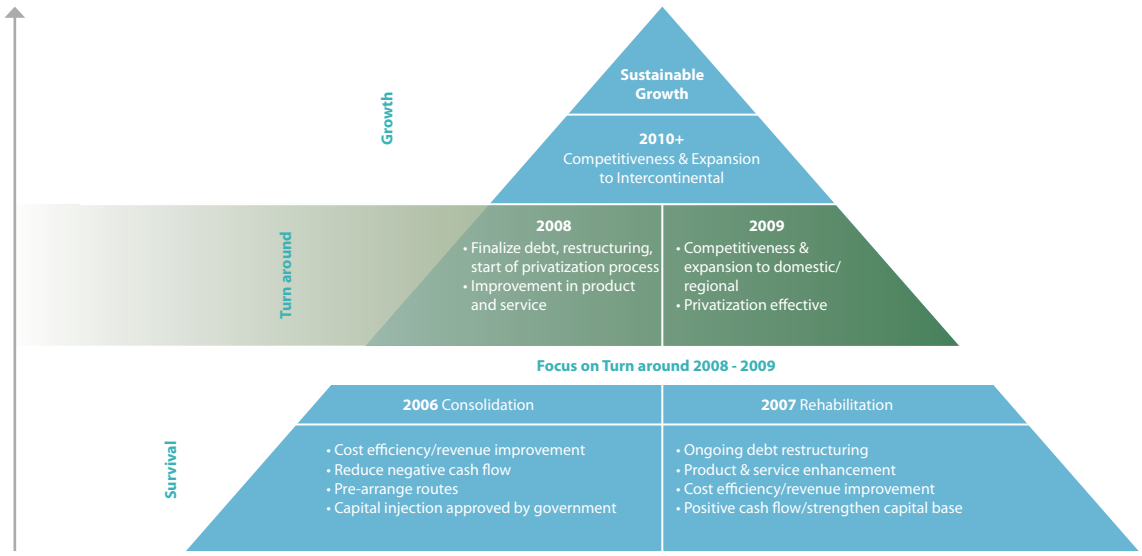
improvements as well as preparations to privatize through an Initial Public Offering (IPO) to direct the Company for comparable growth compared with other international airlines. After suffering losses for three consecutive years, in 2007 Garuda Indonesia managed to gain profits, laying the foundation for future growth.

The Company's 2008 Strategic Themes were:
1. Financial Restructuring.
2. Revenue Enhancement.
3. Operational Efficiency.
4. Consistency of Products and Services.
5. Network Intensification.

In 2009, strategies in the second phase were sustained with the following focus:
• Domestic/regional competitiveness & expansion.
• Effective privatization.

Growth
The third phase, Growth, capitalize on the previous efforts through the privatization program. The program will be accomplished through an Initial Public Offering (IPO) that will project the Company into sustainable growth in 2010 and the following years.

Strategy Map



Operasi dan bisnis Perusahaan akan terus ditingkatkan agar mampu melayani penerbangan yang menjangkau tujuan penerbangan (*destination*) yang semakin luas di manca negara sebagai perwujudan tujuan perusahaan untuk menjadi maskapai penerbangan terkemuka dengan reputasi yang sejajar dengan maskapai kelas dunia lainnya.

Strategy Map

Sebagai bagian dari proses penerjemahan Strategi Perusahaan dari bentuk *intangible assets* menjadi *tangible assets* serta untuk menguraikan hubungan sebab akibat antara sasaran strategik, maka dikembangkan *Strategy Map* yang terbagi atas perspektif *Learning & Growth, Process, Customers* serta *Financial*.

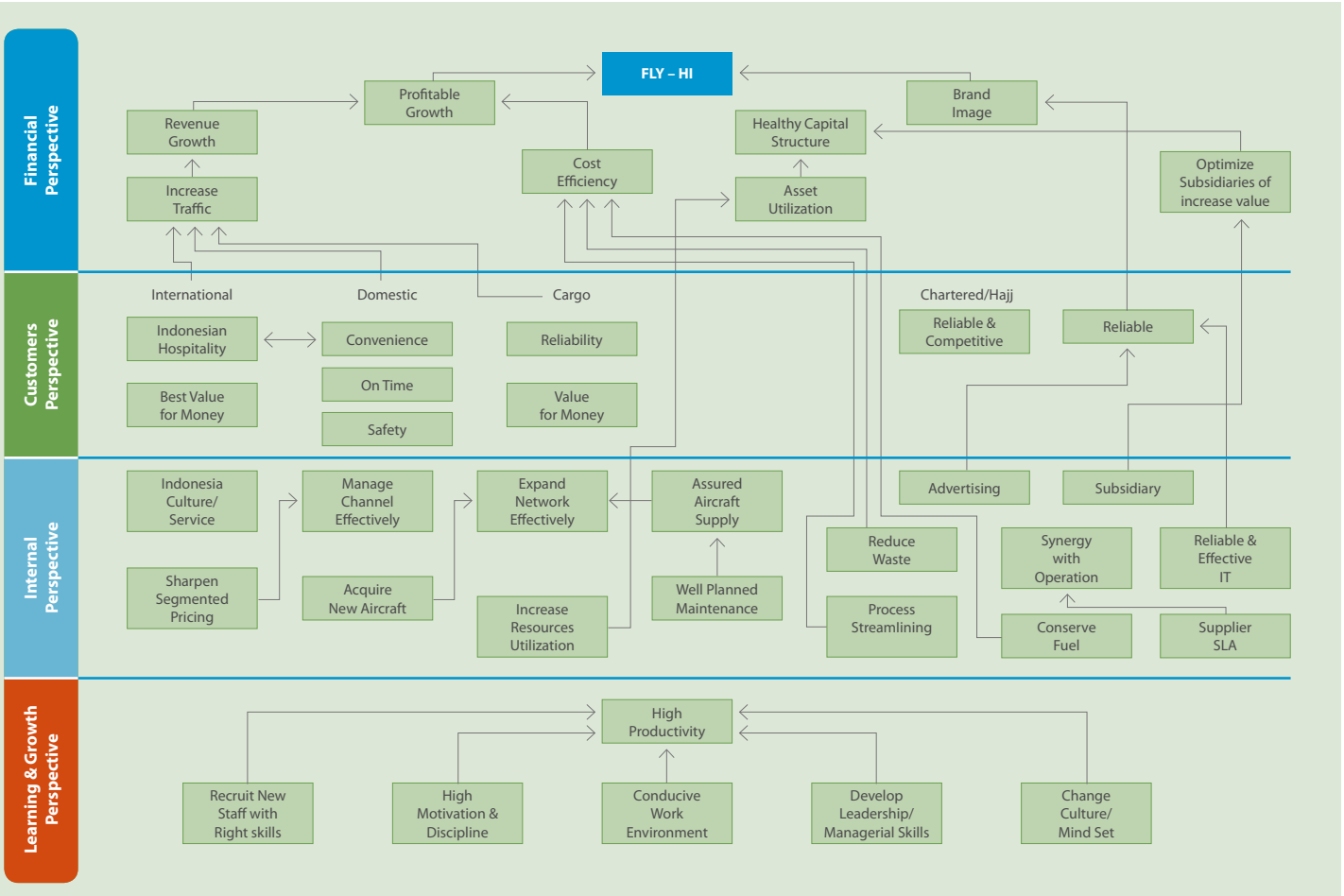
Strategy Map tersebut dilukiskan dalam bagan berikut:

The Company's operations and business will be further refined to expand our network to increasingly wider destinations around the world to realize its corporate goal: to be a leading airline with a comparable reputation to other world class airlines.

Strategy Map

In the translation of the Corporate Strategy from intangible assets to tangible assets and defining the links among our strategic targets, the Company has developed a Strategy Map, which is divided into Learning & Growth, Process, Customers and Financial Perspectives.

The Strategy Map is illustrated as follows:



Grand Strategy Garuda Indonesia
Garuda Indonesia Grand Strategy

Quantum Leap by 2014

	2008	2014	Pertumbuhan Growth
Jumlah Pesawat Number of Aircraft	54	116	223%
Produksi Production - ASK (ribuan in thousand)	20.228	64.638	320%
Keberangkatan Domestik Domestic Departures	1.333 / week	2.072 / week	155%
Keberangkatan Internasional International Departures	338 / week	1.222 / week	361%
Jumlah Penumpang Pax Carried	10,3 mio	27,6 mio	268%
Produktivitas Karyawan Employee Productivity- ASK / staff	3,65 mio	6,48 mio	178%
Pendapatan Operasional Operating Revenue	Rp 18,1 T	Rp 57,9 T	320%
Laba Bersih Net Profit	Rp 669 B	Rp 3.757 B	562%
Skytrax Rating	3 Star	5 Star	★★

Fleet Plan Scenario

Tipe Pesawat Aircraft Type	2008	2014
B737-300	16	0
B737-400	20	0
B737-500	5	0
B737-800 NG	4	90
Jumlah Pesawat Berbadan Sempit Number of Narrow Body Aircraft	**45**	**90**
B747-400	3	0
A330-300	6	20
B777-300 ER	0	6
Jumlah Pesawat Berbadan Lebar Number of Wide Body Aircraft	**9**	**26**
Jumlah Pesawat Total aircraft	**54**	**116**

Program Pokok (Power 8)
Selanjutnya, untuk mewujudkan sasaran strategik yang dimaksud dalam *Strategy Map*, ditetapkan Program Pokok Perusahaan yang disebut dengan "*Power 8*" yang terdiri dari:

Main Program (Power 8)
To realize the strategic goals defined in the Strategy Map, the Company's Main Program was set. It is called "Power 8", and consists of:

1. **Restrukturisasi Keuangan**
   Debt Restructuring Completion
2. **Restrukturisasi Neraca**
   Balance Sheet Restructuring
3. **Restrukturisasi Organisasi dan Human Capital**
   Organizational & Behavior Restructuring
4. ***Reliability* dan Keselamatan Pesawat**
   Aircraft Reliability and Safety
5. **Kenyamanan Pesawat**
   Aircraft Comfortability
6. **Meningkatkan Kualitas Pelayanan**
   Service Quality
7. **Konsep Baru dan Peningkatan Kapabilitas Pemasaran**
   New Concept and Enhanced Capability of Marketing
8. **Image Recovery**

Wildly Important Goals (WIGs)

Manajemen memadukan *dynamic program* untuk memberi fokus ke dalam proses manajemen Perusahaan. Program bernama *Wildly Important Goals* (WIGs) ini diarahkan untuk meningkatkan tiga sasaran yang terdiri dari: laba, tingkat layanan *(service level)* dan ketepatan waktu penerbangan (*On Time Performance*/OTP).

WIGs Perusahaan dilukiskan dalam bagan di atas yang memuat kerangka kerja dari sasaran-sasaran yang perlu mendapat prioritas.

Dengan penjabaran yang terinci, WIGs diharapkan mendorong terciptanya budaya pelaksanaan *(culture of execution)* di seluruh tingkatan Perusahaan untuk mencapai tujuan bersama.

Wildly Important Goals (WIGs)

Management uses the dynamic 'Wildly Important Goals' (WIGs) program to focus the Company's management processes. It is directed towards the enhancement of three goals: profit, service and on-time performance/OTP.

WIGs are described in the chart above, consisting of the framework and goals that should be prioritized.

More precisely, WIGs are expected to promote a culture of execution throughout all levels of the Company to achieve common goals.

Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners

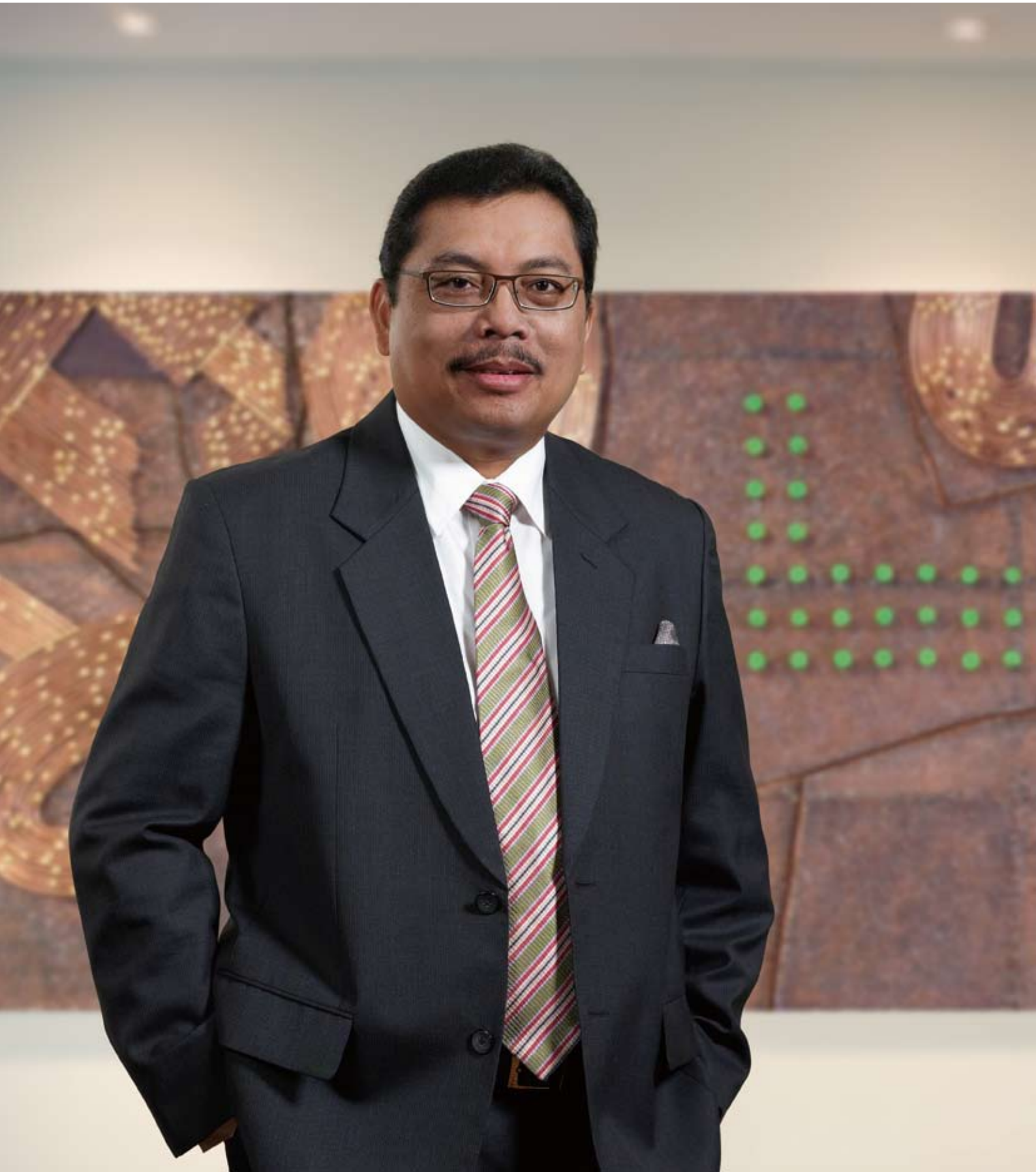
BECOMING THE PRIDE OF THE NATION

Menjadi Kebanggaan Bangsa

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Di tahun 2009, Garuda Indonesia mendekati tahap akhir penyelesaian strategi *turnaround*, menempatkan Garuda Indonesia di jalur percepatan pertumbuhan masa depan sebagai *flag carrier* dan kebanggaan bangsa.

Garuda Indonesia moved closer to the completion of its turn around strategy in 2009, placing it firmly on the path for accelerated future growth as the flag carrier and pride of the nation.



Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners

Dari Kiri ke Kanan From Left to Right

01. Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

02. Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

03. Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

04. Abdulgani
Komisaris
Commissioner

05. Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

Di tengah kondisi perekonomian global yang penuh tantangan, Garuda Indonesia mampu mencatat kinerja yang baik dengan pertumbuhan laba bersih sebesar 4,5% dibanding tahun 2008, hingga mampu mencapai keuntungan sebesar Rp 1,02 triliun. Hal ini mencerminkan keberhasilan seluruh jajaran Direksi Garuda Indonesia dalam melaksanakan strategi yang tepat.

During the challenging global economy in 2009, Garuda Indonesia was able to perform exceptionally well and recorded a 4.5% increase in net profit to Rp 1.02 trillion compared to that in 2008. This achievement reflected the success of the Board of Directors in implementing the right strategy.

Sesuai dengan Rencana Strategis Perusahaan yang telah dirumuskan sejak tahun 2006, tahun 2009 merupakan tahapan akhir "*turn around*" yang telah dilaksanakan sejak tahun 2008 dengan fokus pada peningkatan daya saing domestik/regional serta ekspansi (*competitiveness & expansion*).

In line with the Company's Strategic Plan launched in 2006, the year 2009 had been targeted as the final stage of a turn around strategy commenced in 2008 by focusing on improvement in domestic/regional competitiveness and expansion.

Sebagai bagian dari inisiatif yang dilaksanakan pada tahapan ini adalah proses penyelesaian restrukturisasi hutang. Kami melihat upaya Direksi yang sungguh-sungguh untuk menurunkan kewajiban tidak lancar perusahaan hingga menjadi Rp 5,2 triliun di akhir tahun 2009. Beberapa kesepakatan juga berhasil dirumuskan, salah satunya adalah penyelesaian hutang Obligasi Konversi Bank Mandiri sebesar Rp 1 triliun. Dengan keberhasilan ini, kami turut memberikan apresiasi kepada Direksi perusahaan, terlebih upaya Garuda Indonesia ini mendapat pengakuan secara internasional melalui penghargaan "*Best Debt Restructuring Deal of The Year 2009 in South East Asia*" dari Publisher South Asia (Hong Kong). Keberhasilan ini kiranya dapat menjadi landasan yang kuat bagi Garuda Indonesia melaksanakan penawaran saham perdana (IPO) yang dijadwalkan dilaksanakan pada tahun 2010.

As part of the initiatives carried out at this stage was a completion of the Company's debt restructuring. We recognized serious efforts from all Directors to reduce non-current liabilities to Rp 5.2 trillion by year end 2009. The Company also managed to close several deals, one of which was the restructuring of Rp 1 trillion Convertible Debt with Bank Mandiri. We highly appreciated the Board of Directors for this achievement especially as the restructuring was awarded "Best Debt Restructuring Deal of The Year 2009 in South East Asia" by Publisher South Asia (Hong Kong). The achievement should provide a strong foundation and comfort for Garuda Indonesia in executing its plan for the Initial Public Offering (IPO), scheduled in 2010.

Inisiatif yang dilaksanakan Garuda Indonesia di tahun 2009 yang diarahkan untuk menghasilkan *profitable growth* telah berhasil membawa perbaikan dan perkembangan yang positif bagi Perusahaan. Dari aspek layanan, kami mendukung upaya Direksi untuk meningkatkan layanan melalui peluncuran konsep layanan baru Garuda Indonesia Experience. Konsep layanan yang didasarkan pada keramahan khas Indonesia diyakini akan dapat memperkuat posisi

Some initiatives being imposed in 2009 to generate profitable growth resulted in a substantial improvement and positive development to the Company. From a services perspective, we support the Directors' program in advancing services through the launching of the new concept called "Garuda Indonesia Experience". The concept, which has been developed based on Indonesian distinctive hospitality, was believed could strengthen the Company's position in the domestic and international

Laporan Dewan Komisaris
Report from the Board of Commissioners

Garuda Indonesia di industri penerbangan domestik dan internasional dan membuat perusahaan memiliki nilai yang unik dibandingkan maskapai penerbangan lainnya. Program "*corporate identity brand refresh*" dan kedatangan pesawat-pesawat baru dengan livery baru sesuai dengan konsep "*brand refresh*", telah menjadikan Garuda Indonesia sebagai perusahaan penerbangan yang memiliki reputasi yang semakin meningkat. Sejalan dengan komitmen tinggi untuk memberikan yang terbaik kepada pelanggan sesuai dengan nilai FLY-HI serta mendukung upaya peningkatan efisiensi melalui kepindahan kantor ke gedung manajemen berkonsep "*eco building*" yang dekat dengan bandara Soekarno-Hatta, kami yakin Garuda Indonesia akan dapat memenangkan persaingan di industri penerbangan yang kian ketat dewasa ini.

Tata Kelola Perusahaan yang Baik

Kami juga melihat komitmen tinggi dari Direksi untuk melaksanakan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*/GCG). Komitmen ini sesungguhnya telah dimulai sejak tahun 2003 dengan ditandatanganinya "Maklumat Komitmen bersama" Komisaris, Direksi dan Pegawai Pimpinan pada tanggal 1 April 2003 serta dikeluarkannya Piagam Komisaris dan Direksi. Piagam yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi ini semakin memperjelas prinsip Akuntabilitas, Tanggung jawab dan Independensi dalam penerapan GCG di level Direksi, Komisaris dan Komite-komite yang sesuai dengan prinsip-prinsip GCG terbaik.

Disamping itu semua, kami juga melihat kesungguhan Direksi dalam mendukung Komite-Komite yang berada di bawah Dewan Komisaris, yaitu Komite Audit, Komite Kebijakan *Corporate Governance* dan Komite Kebijakan Risiko. Selama tahun 2009, masing-masing Komite tersebut telah melaksanakan tugasnya dengan baik sehingga mendukung terlaksananya tata kelola perusahaan yang semakin baik. Di masa datang, penerapan GCG akan terus dilakukan dengan konsisten melalui pengembangan budaya kerja yang positif dengan mematuhi "*code of conduct*" yang telah dibuat serta senantiasa mengedepankan dan menjunjung tinggi etika bisnis. Selain itu, kami juga akan terus melaksanakan peran pengawasan kami dan meningkatkan peran dari Komite-Komite di bawah Dewan Komisaris dalam rangka memelihara kepercayaan dari para pemegang saham dan pemangku kepentingan (*stakeholders*).

airline industry as well as provided a unique value to differentiate Garuda Indonesia from its competitors. The "Corporate identity brand refresh" program and the arrival of new aircraft with a new livery reflecting the "brand refresh" concept has enhanced the reputation of Garuda Indonesia as a world-class airline. Meanwhile, in line with high commitment to provide the best for the customers to reflect the FLY-HI values as well as to promote higher efficiency, the relocation of the headquarters to a new premises with an "eco building" concept located close to the Soekarno-Hatta Airport, will place Garuda Indonesia ahead of its competitors in the more stringent competition in the airline industry.

Good Corporate Governance

We acknowledge the Directors' high commitment to implement Good Corporate Governance (GCG). It actually started in 2003 as evident by the signing of "Joint Commitment Declaration" by Commissioners, Directors and Team Leaders on April 1, 2003 as well as the launching of "Commissioners and Directors Charter". This charter has provided guidance for the working environment framework between the Board of Commissioners and the Board of Directors, and clarified the accountability principle, responsibilities and independency in implementing GCG at the level of Directors, Commissioners and Committees in compliance to advanced GCG.

Meanwhile, we also notice a strong willingness of the Directors to support committees responsible to the Board of Commissioners such as the Audit Committee, Corporate Governance Committee and Risk Management Committee. All Committees excellently performed their duties in 2009, contributing to a significant improvement in implementation of good corporate governance. This GCG will be consistently implemented and improved in the future through corporate culture enhancement in compliance with the established code of conduct and business ethics. Additionally, we will continue to perform and strengthen our supervisory function and enrich the functions of all committees under the Board of Commissioners' supervision in order to maintain trust from the shareholders and other stakeholders.

Sejalan dengan kompleksitas dunia usaha di masa depan, kami melihat adanya upaya, langkah dan persiapan-persiapan perusahaan dalam mengelola resiko perusahaan melalui pembentukan Proyek "*Enterprise Risk Management*" (ERM) yang diarahkan menjadi unit tersendiri di dalam organisasi perusahaan di tahun 2010.

Kami menilai bahwa perekonomian akan lebih kondusif di tahun 2010 sehingga menjanjikan prospek yang lebih baik bagi Perusahaan. Disamping itu, telah dikeluarkannya Garuda Indonesia dari daftar perusahaan penerbangan yang dilarang terbang di kawasan Eropa semakin membuka kesempatan yang luas kepada Garuda Indonesia untuk mewujudkan pengembangan jaringan penerbangan (*network*) internasional jarak jauh yang telah direncanakan sebelulmnya. Rencana dibukanya kembali jalur penerbangan ke Amsterdam pada tanggal 1 Juni 2010 merupakan awal akan dapat semakin meningkatnya citra Perusahaan di mata internasional.

Di sisi lain, kami menyadari kian ketatnya persaingan seiring dengan penetrasi maskapai asing yang semakin luas dan bertumbuhnya perusahaan penerbangan "*low cost carrier*". Namun kami yakin, dengan strategi menyeluruh yang telah dan akan terus dilaksanakan, Garuda Indonesia akan mampu bersaing dan siap menyongsong *Quantum Leap* tahun 2014.

Akhirnya, atas nama Dewan Komisaris saya mengucapkan terima kasih kepada para pemegang saham atas dukungannya selama ini, kepada manajemen dan seluruh karyawan atas pencapaian kinerja Perusahaan yang baik, serta kepada para pelanggan, mitra usaha dan *stakeholder* lainnya atas kesetiaannya kepada Garuda Indonesia. Kami berharap kerja sama yang baik ini akan dapat terus dibina dan ditingkatkan di masa datang demi mewujudkan visi perusahaan untuk menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia menggunakan keramahtamahan Indonesia.

Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

In anticipating a more complex business environment in the future, we witnessed some efforts in preparation for advanced risk management through establishment of "Enterprise Risk Management" or the ERM project, which starting in 2010, will be a separate unit within the organization.

We expect a more conducive global economy in 2010, which will provide a positive outlook and prospect for the Company. Moreover, the exclusion of Garuda Indonesia from a list of banned airlines in the European sky has widened opportunities for Garuda Indonesia to execute the plan to develop international flight networking. Reopening services to Amsterdam starting June 1, 2010 is expected to be the gateway to heighten the Company's profile in the international community.

We nonetheless recognize tighter competition in the future to be a significant challenge especially through aggressive market penetration by overseas airlines as well as rapid growth in domestic "low cost carriers". We however remain confident that the implementation of the robust corporate strategy, which is going to continue into the future, will keep Garuda Indonesia one step ahead of the competition, enabling the quantum leap by 2014.

In short, on behalf of the Board of Commissioners, I would like to extend gratitude to the shareholders for continued support, to the management and all staff for the extraordinary achievement, to customers, business partners and other stakeholders for their loyalty to Garuda Indonesia. We hope to continue and improve our beneficial relationships in the future to materialize the Company's vision to become a strong distinguished airline through providing quality services to serve people around the world with Indonesian hospitality.

Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

SOLID TEAMWORK

Tim yang *Solid*

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Tim yang tangguh yang terbangun di tahun-tahun penuh tantangan telah mengantarkan Garuda Indonesia mencapai tingkatan baru dengan standar layanan yang lebih baik bagi para pelanggan.

Good is not good when better is expected.

The solid teamwork forged in years of striving together towards a shared goal has resulted in new levels of achievement for Garuda Indonesia and higher standards of service excellence for our customers.

Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

Dari Kiri ke Kanan From Left to Right

01. **Elisa Lumbantoruan**
Direktur Strategi & TI
EVP Corporate Strategy & IT Services

02. **Achirina**
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support Services

03. **Ari Sapari**
Direktur Operasi
EVP Operations Services

04. **Emirsyah Satar**
Direktur Utama
President & CEO

05. **Hadinoto Soedigno**
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance Services

06. **Agus Priyanto**
Direktur Niaga
EVP Commercial Services

07. **Eddy Porwanto**
Direktur Keuangan
EVP Financial Services & Group CFO

Tahun 2009 merupakan tahun yang sulit bagi industri penerbangan sebagai dampak dari krisis global. Industri penerbangan dunia menghadapi harga avtur yang melonjak secara signifikan sementara jumlah penumpang dan angkutan kargo menurun secara tajam, sehingga hal tersebut mengakibatkan *yield* penumpang dan kargo industri penerbangan global menurun hingga sebesar 14%. Kondisi ini pada gilirannya mengakibatkan pendapatan *airline* global mengalami penurunan hingga 15% dan industri penerbangan global mengalami kerugian hingga sebesar US$ 9,4 miliar. *International Air Transport Association* (IATA) melaporkan 26 perusahaan penerbangan mengalami kebangkrutan dan berhenti beroperasi sepanjang tahun 2009.

Year 2009 was a difficult period for the airline industry due to the severe impact from the global economic crisis. The global airline industry encountered extreme volatility in jet fuel pricing, a sizeable decline in demand both from passenger and for cargo as well as a significant decline of 14% in yield for passenger and cargo. These conditions led to a 15% deterioration in the global airline revenues, which in turn brought a net loss of around US$ 9.4 billion to the industry. The International Air Transport Association (IATA) reported 26 airlines went bankrupt in 2009, forcing them to close down their operations.

Dalam kondisi global yang kurang kondusif tersebut, Garuda Indonesia melanjutkan pelaksanaan "Rencana Strategis Perusahaan 2006 – 2010", dimana pada tahun 2009 Garuda memasuki tahapan "*turn around*" dan perusahaan memberikan fokus pada program "*competitiveness & expansion*".

During this unfavorable global condition, Garuda Indonesia continued execution of the Company strategic plan 2006 – 2010, whereby in 2009, the Company was in the turnaround strategy and focused on "competitiveness & expansion".

Dalam kaitan ini, inisiatif yang dilaksanakan perusahaan di tahun 2009 diarahkan untuk '*profitable growth*' melalui pertumbuhan produksi yang tinggi , laba yang meningkat, modernisasi pesawat yang menghasilkan biaya efisiensi bahan bakar dan biaya perawatan pesawat, melanjutkan proses transformasi bisnis dalam upaya menjadikan Garuda Indonesia menjadi "*High Performance Organization*".

In this context, all initiatives in 2009 were directed toward "profitable growth" through rapid business growth, strong profit, modernizing aircraft to improve efficiency in fuel consumption and maintenance expenses, continuing the Business Transformation Process with the objective to be a "High Performance Organization".

Dalam rangka menyiapkan dasar bagi pengembangan usaha dan persiapan penawaran umum saham perdana (IPO), Perusahaan terus melanjutkan restrukturisasi hutang yang telah dimulai sejak akhir tahun 2005. Meskipun situasi kondisi krisis global juga dihadapi oleh para kreditor, namun pada tahun 2009 Perusahaan berhasil menyelesaikan restrukturisasi hutang dengan para kreditor; yaitu restrukturisasi hutang dengan ECA telah mencapai kesepakatan prinsip tanpa memerlukan

In order to establish a strong foundation for business development and preparation of the initial public offering (IPO), the Company continued its debt restructuring process, which had been started in 2005. Although the creditors were also facing the global crisis, the Company finally managed to close the restructuring deal. Some significant deals were the debt restructuring with ECA, which reached principle agreement without a guarantee from the Government of Indonesia, early repayment

Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

In the past they have not borne fruit and Garuda has been bypassed by nearby rivals... this time things will be different and that Garuda soon may reprise the glory days of the Swinging Sixties.

(Geoffrey Thomas, Air Transport World, October 2009)

adanya jaminan pemerintah Republik Indonesia; pembayaran pokok dipercepat, penyelesaian obligasi wajib konversi Bank Mandiri dan Perusahaan membeli kembali surat berharga (*Floating Rate Notes*/FRN). Sehubungan dengan restrukturisasi ini, Perusahaan menerima penghargaan "*Best Debt Restructuring Deal of The Year 2009 in South East Asia*" dari Publisher Alpha South Asia yang berkedudukan di Hong Kong.

of the debt principal, settlement of convertible bonds with Bank Mandiri, and buyback of the Floating Rate Notes (FRN) from the market. With respect to this accomplishment, the Company was awarded "Best Debt Restructuring Deal of The Year 2009 in South East Asia" from the Hong Kong based publisher Alpha South Asia.

Salah satu *milestone* penting di tahun 2009 adalah pengumuman dari European Air Safety Committee pada bulan Juli 2009 yang menyatakan bahwa Garuda Indonesia tidak lagi termasuk dalam daftar maskapai penerbangan yang dilarang terbang di wilayah Eropa sehingga Garuda Indonesia dapat melanjutkan rencana pengembangan jaringan penerbangan (*network*), khususnya pada rute internasional jarak jauh.

Another milestone was the statement from the Air Safety Committee European Unit in July 2009 that removed Garuda Indonesia from the European Union's list of banned airlines. This enabled the Company to continue the plan to develop flight networking, in particular long-distance international routes.

Dengan kepindahan kantor ke gedung baru di area Garuda City di kawasan Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta, Cengkareng maka hal tersebut semakin meningkatkan produktifitas serta efisiensi dan efektivitas perusahaan, mengingat seluruh kegiatan operasional perusahaan terintegrasi dalam satu kawasan yang terpadu.

Meanwhile, the head office relocation to Garuda City Building, located next to Soekarno-Hatta International Airport, Cengkareng, was expected to promote higher efficiency and effective operations considering that all operational activities were integrated in one area.

Pencapaian 2009

Setelah hasil positif yang berhasil dicapai perusahaan dalam periode dua tahun terakhir, pada tahun 2009 Garuda Indonesia kembali berhasil meningkatkan pencapaian secara cukup signifikan di tengah kondisi lingkungan yang kurang mendukung akibat krisis global.

Achievement in 2009

After successfully posting positive results in 2007 and 2008, Garuda Indonesia was able to repeat its success in 2009 amidst an unfavorable environment due to the global crisis.

Pencapaian positif tersebut dapat kami raih antara lain berkat strategi dan inisiatif yang kami laksanakan sepanjang tahun 2009, dimana pada tahun 2009 perusahaan memperoleh peningkatan laba bersih sebesar 4,5% menjadi Rp 1,02 triliun. Sementara laba usaha tahun 2009 mencapai Rp 918,29 miliar.
Dari sisi operasional, kami menyadari bahwa masih terbuka peluang dalam kaitan dengan upaya

The achievement was a result of success in implementing the corporate strategy and some initiatives in 2009, which brought a 4.5% increase in net profit to Rp 1.02 trillion after posting an operating profit of

Garuda Rebound offers lessons for Chinese carriers.

(Charlotte So, South China Morning Post, October 12, 2009)

peningkatan kinerja perusahaan. Penambahan armada dalam jumlah cukup besar belum sepenuhnya didukung dengan peningkatan isian pesawat, dimana SLF (*Seat Load Factor)* penerbangan *mainbrand* mengalami sedikit penurunan dari 76,5% di tahun 2008 menjadi 73,5% di tahun 2009. Namun demikian, penambahan dan modernisasi armada tersebut merupakan program yang perlu dilaksanakan perusahaan dalam kaitan menyiapkan Garuda Indonesia mengantisipasi momentum pemulihan perekonomian di masa-masa mendatang.

Rp 918.29 billion. From an operational standpoint, we realized a potential in optimizing the Company's performance. Growing the number of aircraft quickly without an adequate increase in demand led to deteriorating SLF (Seat Load Factor) from 76.5% in 2008 to 73.5% in 2009. The Company however had to modernize the existing fleets and add new aircraft to be able to capture momentum of the economic recovery in the years to come.

Sementara itu, berkaitan dengan terjadinya penurunan harga avtur dan juga akibat faktor persaingan, maka *passenger yield* juga mengalami penurunan sebesar 19,5% menjadi US$ Cents 7,66. Sebagai akibatnya, pendapatan usaha perusahaan mengalami penurunan sebesar 7,7% menjadi Rp 17,9 triliun di tahun 2009, dibawah target Perusahaan Rp 24,0 triliun.

Meanwhile, passenger yield declined by 19.5% to US$ Cents 7.66 due to lower jet fuel price and tight competition. Operating revenue therefore decreased by 7.7% to Rp 17.9 trillion in 2009, below the Company's target of Rp 24.0 trillion.

Sedangkan ketepatan waktu penerbangan (*on time performance*/OTP) tercatat 82,5% di tahun 2009 dibandingkan dengan 83,9% di tahun 2008, yang disebabkan oleh peningkatan keterlambatan akibat faktor teknis dan fasilitas bandara.

Meanwhile On Time Performance was recorded at 82.5% in 2009 compared with 83.9% in 2008 mostly due to increasing delays related to technical and airport facility factors.

Namun, kami yakin bahwa kinerja ini akan mengalami perbaikan di masa datang seiring dengan membaiknya situasi perekonomian dunia. Disamping itu, kedatangan pesawat-pesawat baru juga akan mendukung perbaikan efisiensi perusahaan mengingat pesawat-pesawat tersebut merupakan pesawat yang efisien dalam penggunaan bahan bakar sehingga secara signifikan dapat memberikan kontribusi penurunan biaya serta mendukung program konservasi energi yang secara konsisten telah kami laksanakan dalam beberapa tahun terakhir ini.

Nonetheless, we are confident in making further progress in the future considering the improvement in the global economy. In addition, delivery of new aircraft will also enhance efficiency, as those aircraft are more fuel efficient. This will contribute to a significant decrease in operating expenses and support the energy conservation program that had been consistently applied in the last couple of years.

Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

Melalui pelaksanaan berbagai program dalam bidang komersial termasuk peningkatan aspek pelayanan, Garuda Indonesia berhasil meningkatkan jumlah penumpang penerbangan *mainbrand* yang diangkut dari 10,0 juta penumpang di tahun 2008 menjadi 10,3 juta penumpang pada tahun 2009 atau meningkat sebesar tiga persen. Garuda Indonesia juga meningkatkan kapasitas produksi (*availability seat kilometer*/ASK) dari 20,1 juta pada tahun 2008 menjadi 20,9 juta pada tahun 2009 atau mengalami peningkatan sebesar 4%.

Implementation of several programs in the commercial business, including improvement in services, has enabled Garuda Indonesia to enjoy a 3% increase in the number of passengers from 10.0 million in 2008 to 10.3 million in 2009. Available Seat Kilometer (ASK) also improved by 4% from 20.1 million in 2008 to 20.9 million in 2009.

Meningkatkan Daya Saing Perusahaan

Dari sisi operasional, Garuda Indonesia melakukan modernisasi pesawat dan telah memesan 50 pesawat Boeing 737-800NG dan 10 pesawat Boeing 777-300ER yang mulai tiba secara bertahap pada bulan Juli 2009.

Pada tahun 2009 perusahaan juga telah menerima pesawat-pesawat baru yang didatangkan langsung dari pabriknya yaitu empat pesawat Airbus A330-200 dari pabrik Airbus di Toulouse-Perancis dan lima pesawat Boeing 737-800NG dari Boeing di Seattle, USA. Peremajaan dan penambahan armada sebanyak 19 buah di tahun 2009 - yang terdiri dari 15 buah pesawat Boeing 737-800NG dan 4 buah pesawat Airbus 330-200, ditujukan untuk memenuhi meningkatnya permintaan dan tujuan ekspansi Perusahaan.

Sesuai dengan rencana kerja dan strategi Perusahaan, maka pada tahun 2009 Garuda Indonesia membuka 7 rute domestik baru dan 7 rute internasional baru.

Sejalan dengan program peremajaan pesawat yang kami laksanakan, kami juga memperkenalkan konsep layanan baru "Garuda Indonesia Experience" yang merupakan layanan yang didasarkan pada keramahtamahan dan keunikan khas Indonesia atau "*Indonesian Hospitality*".

Dengan pengenalan konsep "Garuda Indonesia Experience" tersebut, maka Garuda Indonesia mempunyai ciri khas tersendiri dan hal tersebut juga dapat meningkatkan citra Indonesia di mata internasional. Konsep layanan Garuda Indonesia Experience ini didasarkan pada "*5 senses*" (*sight, sound, smell, taste,* dan *touch*) dan mencakup 24 "*customer touch points*"; mulai dari layanan *pre-journey, pre-flight, inflight, post flight* dan *post journey*.

Enhancing Competitiveness

Garuda Indonesia has modernized the existing fleet and already placed orders for 50 new Boeing 737-800NG and 10 Boeing 777-300ER, some of which have been gradually delivered since July 2009.

During 2009, some new aircraft were directly delivered from the factory, including four Airbus A330-200 from Toulouse-France and five Boeing 737-800NG from Seattle-US. The refurbishment and modernizing fleets as well as 19 additional new aircrafts consisting of 15 units of Boeing 737-800NG and 4 units of Airbus 330-200 were intended to meet the increasing demand and supporting the Company's expansion strategy.

In line with the Company's business plan and strategy, Garuda Indonesia opened 7 new domestic routes and 7 new international routes.

Following the refurbishment program carried out during 2009, we also introduced a brand new "Garuda Indonesia Experience" concept, a service based on the unique and distinctive Indonesian hospitality.

"Garuda Indonesia Experience" will provide a special brand identity for the Company while also promoting Indonesia in the international community. This concept was developed based on the 5 senses (sight, sound, smell, taste, and touch) and covering 24 "customer touch points" from pre-journey services to pre-flight, in-flight, post flight and post journey services.

Mempersiapkan "*High Performance Organization*"

Demi tercapainya pertumbuhan Garuda Indonesia yang berkelanjutan serta rencana pencapaian jangka panjang perusahaan ("*Quantum Leap* 2014"), maka merupakan hal yang mutlak bahwa Garuda Indonesia harus dapat menjadi "high performance organization" yang ditunjang oleh karyawan Garuda Indonesia yang "*competent & helpful, high performanve & care, pro-active, innovative & extra mile*" dan berlandaskan nilai – nilai perusahaan "FLY-HI".

Pada tahun 2009, Perusahaan mengembangkan 25 *key performance indicators* (KPI) yang terbagi dalam kelompok aspek operasional, aspek keuangan, dan aspek efek dinamis, yang dituangkan dalam "Kontrak Manajemen" antara Kuasa Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi. KPI yang telah ditetapkan tersebut selanjutnya "diturunkan" – dari tingkat strategi hingga tingkat pelaksanaan serta pemantauan program yang dilaksanakan secara terukur dan menyeluruh.

Proses manajemen Perusahaan difokuskan pada "*Wildly Important Goals*" (WIGs) yang diarahkan pada "tiga sasaran" utama perusahaan yaitu peningkatan laba, peningkatan kualitas layanan dan tercapainya ketepatan waktu penerbangan (*on time performance*). Melalui penetapan "*Wildly Important Goals*" tersebut maka secara bertahap dapat mulai terbangun "*culture of execution*" di lingkungan Garuda Indonesia.

Pengelolaan sumber daya manusia juga terus ditingkatkan dengan dilaksanakannya pengembangan konsep "*Human Capital Management System*" (HCMS) di Garuda. Sejalan dengan hal tersebut, proses internalisasi budaya perusahaan "FLY-HI" juga semakin diintensifkan di seluruh jajaran karyawan. Disamping itu, penerapan sistem "*reward and punishment*" pada periode tahun 2009 telah berhasil meningkatkan motivasi dan produktivitas karyawan.

Preparation for "High Performance Organization"

In order to ensure continued growth and to achieve long term objectives, Garuda Indonesia has to transform into high performance organization. This has to be supported by all staff and employees with the strong characteristics of "competent & helpful, high performance & care, pro-active, innovative & extra mile" within "FLY-HI" corporate value.

In 2009, the Company developed 25 Key Performance Indicators (KPI) divided into operational, financial, and dynamic effect aspects. These KPI were incorporated in a "Management Contract" signed by the Shareholders' representatives, the Board of Commissioners and the Board of Directors, which then circulated from the strategic level down to the execution level, involving a thorough monitoring program.

Company management processes focus on "Wildly Important Goals (WIGs) directed toward 3 main objectives, which are profitability improvement, service quality enhancement, and the achievement of on time performance. Through the WIGs implementation, we expect to gradually build on a "culture of execution" within Garuda Indonesia.

Human resource management has also been improved through development of a "Human Capital Management System" concept. This concept has also intensified the internalization of the "FLY-HI" corporate culture to all staff and employees. In addition, the implementation of a "reward and punishment" system has increased motivation and productivity of all staff and employees throughout 2009.

Laporan Direksi
Report from the Board of Directors

Indonesia's flag carrier defied the odds. After debts and disasters, Garuda Indonesia is growing, even looking toward an IPO.

(Bettina Wassener, International Herald Tribune, October 16, 2009)

Tata Kelola Perusahaan yang Baik

Sejalan dengan komitmen Perusahaan untuk menerapkan tata kelola perusahaan yang baik (*Good Corporate Governance*/GCG), penerapan GCG juga terus mengalami perbaikan, dimana hasil assessment tahun 2009 memberikan skor 80,79 dari skala 100. Hal ini menunjukkan bahwa Perusahaan termasuk dalam kategori "baik" berdasarkan 5 aspek yang diukur, yang meliputi aspek Hak dan tanggung jawab Pemegang Saham (RUPS), Kebijakan GCG, Penerapan GCG, Pengungkapan informasi (*disclosure*), dan Komitmen.

Berdasarkan hasil *assessment*, kami melakukan tindak lanjut dengan membentuk komite nominasi dan remunerasi, penelaahan dan penyempurnaan *Code of Corporate Governance*, menerapkan *whistleblowing system* serta memasukkan laporan pelaksanaan *Corporate Governance* pada *web site* Perusahaan agar dapat diakses oleh publik.

Sepanjang tahun 2009 tidak terjadi perubahan susunan anggota Direksi.

Prospek Tahun 2010

Dalam menyongsong tahun 2010, yang merupakan tahapan pertumbuhan dari program transformasi yang kami laksanakan, maka Garuda akan melaksanakan penawaran saham perdana (*Initial Public Offering*/IPO) sebagai bagian dari komitmen kami untuk meningkatkan transparansi dan memperkuat struktur modal Perusahaan sehingga Garuda akan dapat menjadi perusahaan yang dapat mencapai pertumbuhan yang berkelanjutan (*sustainable growth*).

Dalam kaitan ini, kami akan mengembangkan jaringan penerbangan (*network*) melalui pembukaan rute-rute baru dan menerbangi kembali rute rute penerbangan yang selama ini sempat ditutup; baik di dalam negeri maupun luar negeri.

Good Corporate Governance

In line with the Company's strong commitment to implement Good Corporate Governance (GCG), GCG has been improved from time to time and in 2009 recorded a score of 80.79 out of the maximum 100. It means the Company is classified into the "Good" category based on 5 aspects being assessed such as rights and obligation of the shareholders, GCG policy, GCG implementation, disclosure of information, and commitment.

Several actions have been taken to follow up the assessment results such as establishing a nomination and remuneration committee, reviewing and refining the Code of Corporate Governance, imposing a whistle-blowing system, and uploading the Corporate Governance implementation report in our website to be widely accessed by the public.

Worth of note is that no change in the composition of the Board of Directors took place in 2009.

Outlook in 2010

In facing 2010, when a growth and transformation program will be carried out, Garuda Indonesia plans for an initial public offering (IPO) as part of our commitment to improve transparency and strengthen our capital structure to support sustainable growth for the Company.

In relation to achieving sustainable growth, we will further extend new flight service networking though the opening of several new routes and reopening of previous routes, both domestic and international routes.

Sebagai langkah pertama pengembangan rute internasional jarak jauh yang kami laksanakan, Garuda Indonesia akan melayani kembali penerbangan ke Amsterdam melalui Dubai pada bulan Juni 2010. Amsterdam merupakan kota pertama selain empat kota lain di Eropa yaitu Frankfurt, London, Paris, dan Roma yang akan di layani Garuda Indonesia.

As the first step to expand long-distance international routes, Garuda Indonesia will reopen services from Jakarta to Amsterdam via Dubai in June 2010. We will also open services to other destinations in Europe such as Frankfurt, London, Paris and Rome.

Sebagai penutup, kami ingin menyampaikan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada pemegang saham yang senantiasa memberikan dukungan dalam melewati tahun-tahun yang sulit; kepada seluruh jajaran Garuda Indonesia yang telah memberikan kontribusi terbaik kepada Perusahaan sehingga Perusahaan berhasil mencapai kinerja yang baik dalam beberapa tahun terakhir ini, serta kepada para mitra usaha dan *stakeholder* lainnya atas kerja sama dan dukungan yang diberikan selama ini, dan akhirnya kepada para pelanggan untuk senantiasa tetap terbang bersama Garuda Indonesia.

As a closing remark, we would like to extend gratitude to the shareholders who always provided support during challenging times, to all staff and employees of Garuda Indonesia for giving the best to the Company to achieve significant improvement over the last couple of years, to the business partners and other stakeholders for the beneficial partnerships and support, and finally to our valuable customers for loyalty in flying with Garuda Indonesia.

Kami yakin dengan dukungan dari segenap *stakeholder* Garuda, maka Garuda Indonesia akan dapat terus berkembang dan mencapai kemajuan-kemajuan, sehingga menjadi perusahaan penerbangan kebanggaan bangsa yang mampu bersaing dalam industri penerbangan internasional.

We strongly believe, with support from all stakeholders, Garuda Indonesia will be able to make further significant progress and become the nation's pride in the international airlines industry.

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Tinjauan Bisnis

Business Review

halaman page 60-65

Industri
Industry

halaman page 66-75

Komersial
Commercial

halaman page 76-89

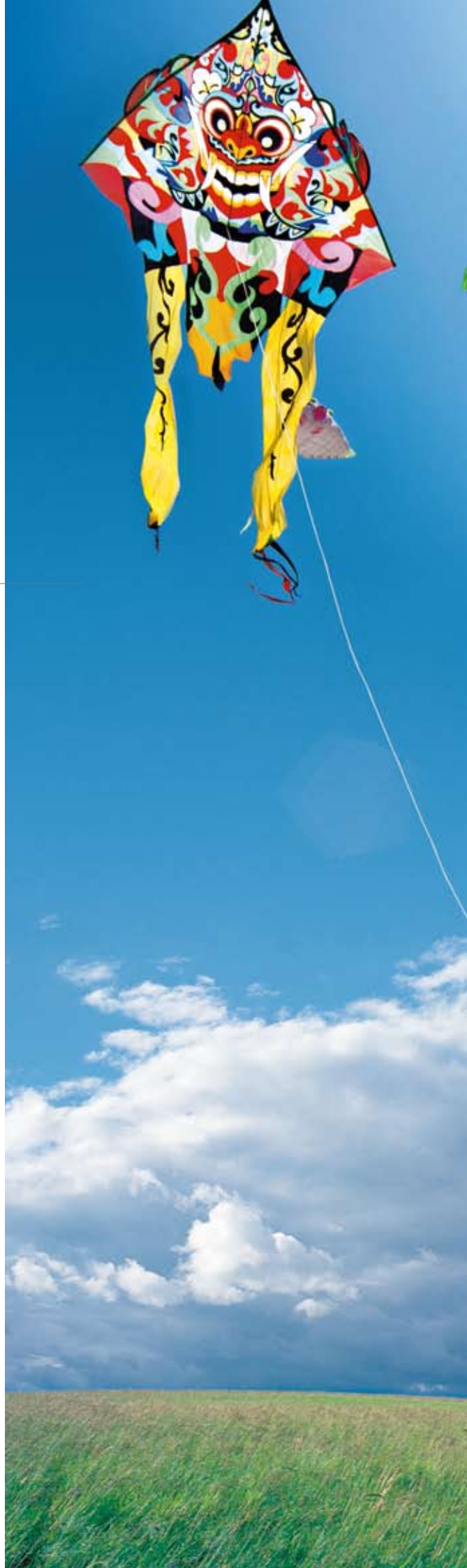
Operasional
Operations

halaman page 90-95

Layanan
Services

halaman page 96-105

SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries



Seat Load Factor

73,5%

Passenger Yields

USCent 7,66

Kendati krisis global masih membayangi industri penerbangan di tahun 2009, Garuda Indonesia tetap berusaha meningkatkan kinerjanya demi memantapkan posisinya di industri penerbangan di tanah air.

Even though the global crisis still overshadowed the airline industry in 2009, Garuda Indonesia improved its performance in order to strengthen its position in the airline industry in Indonesia.

Industri
Industry

Di tengah sulitnya kondisi global, perekonomian domestik masih cukup menjanjikan seiring dengan perbaikan indikator perekonomian makro.

Peningkatan jumlah penumpang ke luar negeri di tahun 2009.
The increase in number of outgoing overseas passengers in 2009.

11,7%

Amid a challenging global economic condition, the domestic economy was still promising in line with improvement in macro economic indicators.

Kondisi Umum Global

Krisis perekonomian global masih terus dirasakan oleh industri penerbangan di tahun 2009. Seiring dengan pertumbuhan laju perekonomian dunia, IATA (*International Air Transport Association*) mencatat adanya penurunan trafik dan *yield* di industri penerbangan global. Permintaan penumpang menurun sebesar 2,9%, sementara permintaan cargo menurun lebih besar yaitu 11%. *Yield* penumpang dan *cargo* menurun sebesar 14%. Hal ini membawa penurunan pendapatan industri penerbangan global hingga 15% dan total kerugian hingga US$9,4 miliar. Sebagai akibatnya, sebanyak 26 maskapai menyatakan bangkrut dan berhenti beroperasi di tahun 2009.

Sementara itu kendati pertumbuhan ekonomi di kawasan Asia Pasifik (di luar Jepang) dan kawasan Timur Tengah cukup menggembirakan, tingkat pertumbuhan penumpang juga masih mengalami penurunan. Data *Association of Asia Pacific Airlines* (AAPA) menunjukkan bahwa tingkat penumpang Internasional anggota AAPA Intra Asia Pasific mengalami penurunan sekitar 14% di tahun 2009, sementara Inter-Regional mengalami penurunan sebesar 11%. Tidak hanya itu, angkutan cargo juga menunjukkan penurunan yang cukup besar, lebih besar dibandingkan dengan penurunan jumlah penumpang.

Walaupun secara umum kondisi global kurang menguntungkan, industri penerbangan masih diuntungkan oleh penurunan harga bahan bakar rata-rata hingga 40% sehingga mengurangi biaya operasional industri penerbangan pada tahun 2009.

Kondisi Umum Domestik

Pasar Penumpang

Di tengah sulitnya kondisi global, perekonomian domestik masih cukup menjanjikan. Pasar industri penerbangan di Indonesia masih menunjukkan adanya pertumbuhan, didukung oleh membaiknya indikator perekonomian makro, seperti laju inflasi, nilai tukar dan suku bunga. Jumlah penumpang ke luar negeri yang diangkut oleh seluruh maskapai penerbangan dari bandara Indonesia meningkat 11,7% di tahun

Global Condition

The global crisis still affected the airline industry throughout the year 2009. In line with the negative growth in the global economy, IATA (International Air Transport Association) reported a decline in traffic and yield of the global airline industry. Demand for passengers fell by 2.9% while demand for cargo dropped by 11%. Passenger yield and cargo each fell by 14%. This brought a decline in revenue for the global airline industry of almost 15% and total losses by nearly US$9.4 billion. As a result, around 26 companies declared bankruptcy and closed down operations in 2009.

Meanwhile, even though economic growth in the Asia Pacific region (excluding Japan) and Middle East region was quite satisfactorily, the growth of passengers was still negative. The association of Asia Pacific Airlines (AAPA) reported that the growth of International passengers for members of AAPA Intra Asia Pacific traffic fell by 14% in 2009, while Inter-Regional fell by 11%. Furthermore, cargo volume also showed a sharp decline, larger even than the decline in the number of passenger.

Despite the global crisis, the airline industry nevertheless benefited from the decline in the average fuel prices of 40%, reducingoperating expenses for the airline industry during the year.

General Domestic Condition

Passenger Market

Amid the unfavorable global economic condition, the domestic economy was, however, promising. The market within the airline industry in Indonesia still expanded, supported by improvement in macro economic indicators like inflation, exchange rate and interest rate. The number of outbound passengers carried by all commercial flights from Indonesian airports grew by 11.7% in 2009, thanks to an increase in capacity, lower ticket fare and a number

Industri
Industry

2009 antara lain dipicu oleh peningkatan kapasitas, penurunan harga tiket pesawat dan semakin banyaknya rute penerbangan baru yang dibuka oleh maskapai penerbangan. Selain itu, pemberlakuan pembebasan fiskal bagi pemilik NPWP juga menjadi faktor pendukung membaiknya trafik penumpang di tahun 2009. Sementara itu, jumlah penumpang dari luar negeri yang melalui bandara internasional juga mengalami peningkatan sebesar 12,4%.

of new routes opened to commercial flights. In addition, the implementation of free fiscal surcharge for NPWP holders also supported higher traffic for passengers during 2009. Meanwhile, the number of inbound passengers through international airports also expanded by 12.4%.

Kondisi yang cukup kondusif ini dimanfaatkan oleh beberapa maskapai penerbangan domestik dengan cara melakukan penambahan armada. Selain itu, maskapai asing pun gencar melakukan penetrasi pasar ke Indonesia untuk mengimbangi penurunan trafik penumpang internasional. Hal ini menyebabkan tingkat persaingan secara umum mengalami peningkatan, yang pada gilirannya mempengaruhi *yield*.

Such a conducive environment was responded to by many domestic operators wit fleet expansion. Furthermore, foreign airlines also actively penetrated the Indonesian market to compensate for the decline in global international passenger numbers. This led to a tightening competition, which in turn affected yield.

Penumpang Internasional Indonesia
(Ribuan orang penumpang)
Indonesia's International Passengers
(Thousand passengers)

	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Penumpang ke Luar Negeri Outbound Passengers			
Jumlah Total	**7.969,6**	**7.135,0**	**11,7%**
Soekarno Hatta	3.828,3	3.583,1	6,8%
Ngurah Rai	2.468,8	2.110,3	17,0%
Penumpang dari Luar Negeri Inbound Passengers			
Jumlah Total	**7.810,7**	**6.947,2**	**12,4%**
Soekarno Hatta	3.744,6	3.455,9	8,4%
Ngurah Rai	2.477,3	2.094,5	18,3%

Sumber/Source: BPS

Sebanyak 79,0% penumpang ke luar negeri melalui dua bandara terbesar, yaitu bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai.

Around 79.0% of outbound passengers went through 2 main airports: Soekarno-Hatta and Ngurah Rai.

Jumlah penumpang yang melalui bandara Soekarno-Hatta meningkat sebesar 8,4%, sedangkan jumlah penumpang yang melalui bandara Ngurah Rai meningkat lebih pesat yaitu 18,3%, menunjukkan bahwa segmen penumpang dengan tujuan wisata ke Indonesia tampak tidak terlalu terpengaruh oleh krisis global.

Numbers of inbound passengers through Soekarno-Hatta airport increased by 8.4%, while number of inbound passenger through Ngurah Rai airport grew even higher at 18.3%, showing that passengers visiting Indonesia were hardly affected by the global crisis.

Penumpang Domestik (Ribuan orang penumpang)
Domestic Passengers (Thousand passengers)

	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Bandara Airport	**35.659,2**	**31.911,4**	**11,7%**
Soekarno-Hatta	13.394,3	11.890,2	12,6%
Juanda	4.306,4	3.539,6	21,7%

Sumber/Source: BPS

Jumlah penumpang domestik yang diangkut oleh seluruh maskapai penerbangan domestik meningkat sebesar 11,7% dari 31,9 juta orang selama tahun 2008 menjadi 35,7 juta orang selama tahun 2009. Hal ini antara lain dipicu oleh peningkatan kapasitas, harga tiket pesawat (khususnya dimungkinkan oleh banyaknya *low cost carrier*) dan kian banyaknya rute baru yang dibuka oleh maskapai penerbangan. Sebanyak 49,6% penumpang domestik menggunakan dua bandara terbesar yaitu bandara Soekarno-Hatta Cengkareng dan Juanda Surabaya. Penumpang yang menggunakan bandara Soekarno-Hatta berjumlah 13,4 juta orang, 37,6% dari seluruh penumpang domestik, naik 12,6% dibanding tahun 2008. Penumpang yang melalui bandara Juanda berjumlah 4,3 juta orang, 12,1% dari penumpang domestik, naik 21,7% dibanding tahun 2008.

The number of domestic passengers carried by all domestic flights expanded by 11.7% from 31.9 million in 2008 to 35.7 million in 2009. This was supported by an increase in capacity, lower ticket fare (particularly enabled by escalating number of low cost carriers) and new route opened by many commercial flights. Around 49.6% of domestic passengers went through 2 large airports: Soekarno-Hatta Cengkareng and Juanda Surabaya. The number of passengers through Soekarno-Hatta airport amounted to 13.4 million, accounting for 37.6% of total domestic passengers, an increase of 12.6% compared to that in 2008. The number of passengers through Juanda airport reached 4.3 million, representing 12.1% of total domestic passengers, increasing by 21.7% compared to that in 2008.

Industri
Industry

28.252

Jumlah Penumpang yang terbang dengan Garuda Indonesia per hari.

Number of passengers travelling with Garuda Indonesia per day.

Pasar Kargo
Kargo Internasional

Trafik kargo udara internasional Indonesia mengalami penurunan akibat melemahnya aktivitas ekspor dan impor komoditi yang memerlukan ruang kargo. Kargo yang diangkut ke luar negeri turun 5,4% dari 176,8 ribu ton menjadi 167,3 ribu ton pada tahun 2009. Kargo yang datang dari luar negeri menurun 16,2% menjadi 136,2 ribu ton.

Cargo Market
International Cargo

International air cargo traffic in Indonesia posted a decline due to lower export and import of commodities, which require larger spaces for cargo. Outbound cargo fell by 5.4% from 176.8 thousand tonnes to 167.3 thousand tonnes in 2009. Inbound cargo from overseas declined by 16.2% to 136.2 thousand tonnes.

Kargo Udara Internasional Indonesia
(ribuan ton kargo)
Indonesia's International Air Cargo
(thousand tonnes cargo)

	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Muat (outbound)	167,3	176,8	(5,4%)
Bongkar (inbound)	136,2	162,4	(16,2%)

Sumber/Source: BPS

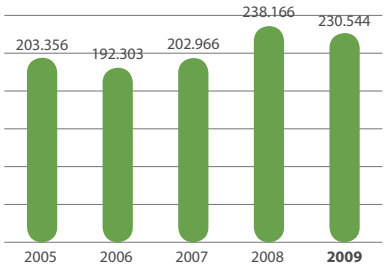
Kargo Domestik

Kargo udara domestik menunjukkan penurunan sebesar 3,2% dari 238,2 ribu ton di tahun 2008 menjadi 230,5 ribu ton di tahun 2009. Hal ini diperkirakan karena permintaan pasar ekspor dan impor yang tertekan oleh imbas krisis keuangan global.

Domestic Cargo

Domestic air cargo posted a decline of 3.2% from 238.2 thousand tonnes in 2008 to 230.5 thousand tonnes in 2009. This indicates that the domestic economy has yet fully recovered from the global crisis.

Kargo Udara Domestik (ton)
Domestic Air Cargo (tonne)



Komersial
Commercial

Krisis global telah mempengaruhi kinerja komersial Perusahaan di tahun 2009. Kendati demikian, Garuda Indonesia tetap membuka rute baru demi melayani permintaan pelanggan yang terus berkembang.

Pangsa Pasar Garuda Indonesia di pasar internasional.
Garuda Indonesia's market share in the international routes market.

23,2%

The global crisis affected the Company's commercial performance during 2009. Despite that, Garuda Indonesia continued to open new routes to serve a growing demand from customers.

Network Management

Di tengah kondisi global yang kurang menguntungkan, Garuda Indonesia giat melakukan pengembangan rute sehingga tercipta *profit* yang optimum. Tugas ini dilakukan oleh *Network Management*. Perusahaan melakukan *mapping* atas *network* yang ada serta mengkaji kembali kinerja rute-rute penerbangan yang telah dijalankan selama ini. Berdasarkan kajian tersebut, beberapa rute penerbangan ditutup dan dialihkan ke rute-rute yang memberikan kinerja baik.

Di tahun 2009, perusahaan membuka 14 rute baru yang terdiri dari 7 rute domestik dan 7 rute internasional, serta melakukan *reroute* terhadap 3 rute internasional. Rute domestik yang baru adalah Denpasar-Mataram vv, Jakarta-Denpasar-Kupang vv, Jakarta-Jambi vv, Jakarta-Makasar-Kendari vv, Jakarta-Malang vv, Jakarta-Pangkal Pinang vv, Jakarta-Tanjung Karang vv. Sementara rute internasional yang baru adalah Denpasar-Hong Kong vv, Jakarta-Melbourne vv, Jakarta-Seoul vv, Jakarta-Shanghai vv, Jakarta-Sydney vv, Mataram-Jakarta-Kuala Lumpur vv dan Surabaya-Hong Kong vv. Namun, dari 7 rute internasional yang baru, 2 rute ditutup per Desember 2009. Per akhir 2009, perusahaan memiliki 46 kota tujuan penerbangan yang dan melayani 57 rute, yaitu 34 rute domestik dan 23 rute internasional. Perusahaan menargetkan dapat melayani penerbangan ke seluruh ibukota propinsi demi meningkatkan utilisasi pesawat di masa datang.

Disamping membuka rute baru, Garuda Indonesia juga melakukan intensifikasi atas jaringan penerbangan yang ada. Jaringan penerbangan Perusahaan saat ini menghubungkan 28 kota domestik dan 24 kota internasional, termasuk sembilan kota yang diterbangi oleh mitra *codeshare* perusahaan. Di tahun 2009, mitra *codeshare* berjumlah 10 maskapai penerbangan seperti Singapore Airlines, Silk Air, China Airlines, China Southern Airlines, Korean Air, Malaysian Airlines, Philippine Airlines, Vietnam Airlines, KLM dan Qatar Airways untuk melayani pasar Asia Tenggara maupun internasional.

Network Management

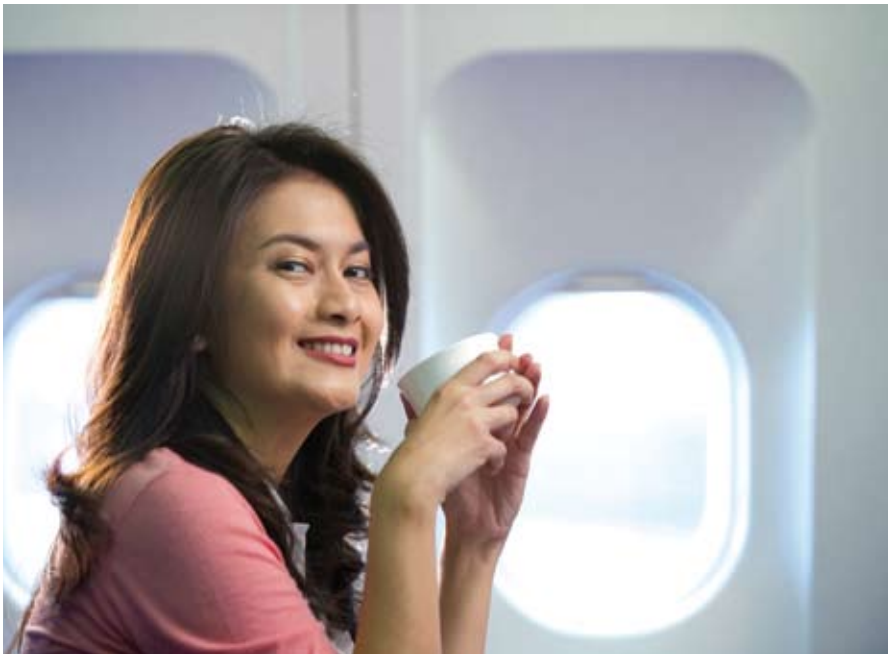
Amidst an unfavorable global condition, Garuda Indonesia actively expanded its routes to reach optimum profit. This task was accomplished by Network Management, by which the Company mapped out its existing network and reassessed the performance of current routes. Based on the assessment, several routes were closed and plans redirected to more profitable routes.

In 2009, the company opened 14 new routes comprising 7 domestic and 7 international routes, while rerouting to 3 international routes. The new domestic routes were Denpasar-Mataram vv, Jakarta-Denpasar-Kupang vv, Jakarta-Jambi vv, Jakarta-Makasar-Kendari vv, Jakarta-Malang vv, Jakarta-Pangkal Pinang vv, Jakarta-Tanjung Karang vv, whereas the new international routes were Denpasar-Hong Kong vv, Jakarta-Melbourne vv, Jakarta-Seoul vv, Jakarta-Shanghai vv, Jakarta-Sydney vv, Mataram-Jakarta-Kuala Lumpur vv, and Surabaya-Hong Kong vv. However, from the 9 new international routes, 3 routes were discontinued in December 2009. At the end of 2009, the Company served 46 cities and 57 routes of which 34 were domestic and 23 were international routes. The Company aimed to have flights to all provincial capital cities in order to increase future aircraft utilization rate.

Aside from opening new routes, Garuda Indonesia also performed intensification of its existing network. The Company's flight network currently connects 28 domestic cities and 24 international cities, of these nine are served by codeshare partners. In 2009, the codeshare partners were the 10 commercial airlines: Singapore Airlines, Silk Air, China Airlines, China Southern Airlines, Korean Air, Malaysian Airlines, Philippine Airlines, Vietnam Airlines, KLM and Qatar Airways, all of which serve the Southeast Asian and international market.

Komersial
Commercial

Intensifikasi rute penerbangan Garuda Indonesia juga dilakukan melalui pengembangan frekuensi penerbangan baik untuk rute-rute domestik maupun internasional. Frekuensi penerbangan domestik tahun 2009 mencapai 69.644 kali, atau mencakup 80,84% dari seluruh frekuensi penerbangan *mainbrand*, relatif stabil dibandingkan tahun sebelumnya. Alokasi penerbangan sebanyak ini ditujukan agar frekuensi layanan penerbangan Garuda Indonesia di pasar domestik memiliki *frequency share* yang dominan dan berdaya saing kuat. Frekuensi penerbangan domestik ini disediakan dalam 34 buah rute. Sementara itu frekuensi penerbangan internasional tercatat sebesar 19,16% seiring dengan relatif lebih terbatasnya jaringan rute penerbangan internasional yang dimiliki serta jumlah pesawat berbadan lebar yang diperlukan untuk melayani rute-rute jarak jauh (*long-haul*) pada *service* Japan, Korea dan China serta *Middle East*. Pada akhir 2009, Garuda Indonesia mengelola 13 buah pesawat berbadan lebar (Airbus 330-300, Airbus 330-200, dan Boeing 747-400) atau 19,4% dari jumlah armada pesawat penerbangan *mainbrand* yang sebanyak 67 buah untuk melayani 23 rute internasional.



Intensification of flight routes was also carried out through an expansion in flight frequency, both for domestic and international routes. Domestic flight frequency in 2009 reached 69,644 times, or equivalent to 80.84% of total mainbrand flight frequency, relatively stable compared to a year before. Such allocation of flights was aimed to ensure that the number of Garuda Indonesia flights in the domestic market sustain the major frequency share and remain highly competitive. Such domestic flight frequency is available in 34 of the routes. Meanwhile, international flight frequency was recorded at 19.16%, in line with the relatively limited number of international routes and the limited number of wide-body aircraft required to serve long-haul routes to Japan, Korea, and China as well as the Middle East. In late 2009, Garuda Indonesia had 13 wide-body aircraft (Airbus 330-300, Airbus 330-200, and Boeing 747-400) or 19.4% of the total 67 mainbrand aircraft, serving 23 international routes.

Revenue Management

Di tahun 2009 Perusahaan melakukan berbagai inisiatif agar dapat menghasilkan pendapatan yang optimal dari kapasitas yang ada. Dengan memahami kondisi persaingan dan perilaku pasar, Garuda Indonesia menerapkan strategi harga yang tepat demi mendukung pencapaian kinerja yang optimal. Selain memahami persaingan dan tingkat permintaan, aspek fluktuasi bahan bakar juga menjadi pertimbangan dalam menetapkan *passenger yield* yang tepat pada masing-masing segmen.

Selama tahun 2009, Perusahaan terus meningkatkan kapabilitas dari *revenue management system* yang digunakan oleh Perusahaan untuk membantu mengelola kapasitas yang ada dengan memahami karakter dari masing-masing kategori penumpang dan kondisi pasar sehingga tercipta *yield* dan *Seat Load Factor* (SLF) yang optimal. Pada gilirannya *yield* dan SLF yang optimal ini akan membantu mewujudkan *revenue* yang optimal.

Penetapan harga pada pasar domestik dan internasional diterapkan sesuai dengan pertimbangan strategi, profitabilitas, kondisi persaingan dan permintaan serta fluktuasi harga bahan bakar. *Passenger yield* - harga tiket penumpang rata-rata per kilometer - domestik diturunkan 14,05% dari USCent 10,46 pada 2008 menjadi USCent 8,99 pada 2009. Sedangkan untuk pasar internasional yang secara umum mengalami penurunan permintaan dan kondisi persaingan yang sangat ketat, *passenger yield* diturunkan 25,03% dari USCent 8,79 pada 2008 menjadi USCent 6,59 pada 2009. Kombinasi strategi harga diatas menghasilkan *yield* USCent 7,66, mengalami penurunan sebesar 19,44% dari USCent 9,51 pada 2008. Penurunan *yield* pada skala *system-wide* ini relatif selaras dengan tingkat harga pasar yang menurun karena turunnya beban bahan bakar maskapai penerbangan dari turunnya harga *aircraft fuel* tahun 2009 dibanding tahun 2008.

Revenue Management

In 2009, the Company performed various initiatives in order to generate optimum revenue from existing capacity. By understanding the competitive situation and market characteristics, Garuda Indonesia implemented the right pricing strategy to ensure achievement of optimum performance. In addition to monitoring competition and demand level fuel price fluctuation was also considered in determining the right passenger yield for each segment.

During 2009, the Company continuously increased capability in its revenue management system, used to assist the Company in managing existing capacity by understanding the characteristics of each passenger category and market condition so that optimum yields and Seat Load Factor (SLF) can be achieved. In turn, optimum yield and SLF help to establish optimum revenue.

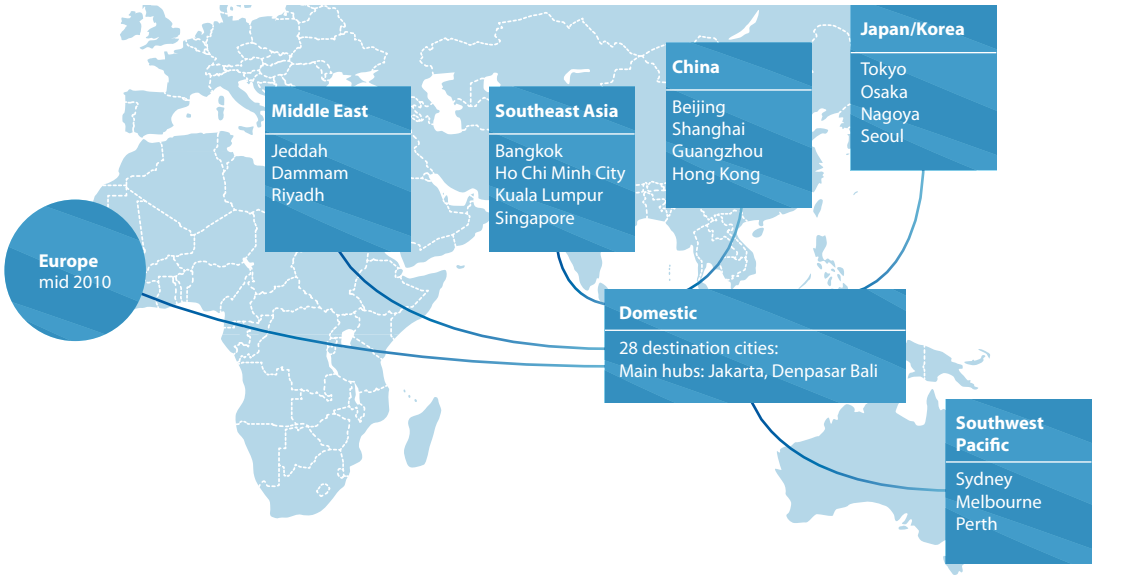
Domestic and international price determination was set according to strategic considerations, profitability, competition and demand as well as volatility in fuel price. Passenger yield – average passenger ticket fare per domestic kilometre was reduced by 14.05% from USCent 10.46 in 2008 to USCent 8.99 in 2009. Meanwhile as the international market experienced a drop in demand and tighter competition, passenger yield was reduced by 25.03% from USCent 8.79 in 2008 to USCent 6.59 in 2009. The combined yield of USCent 7.66 was a drop of 19.44% from USCent 9.51 in 2008. The decline in system-wide of yield was roughly in line with market prices that also declined overall due to lower fuel expenses for commercial flights, on the back of declining aircraft fuel prices.

Passenger Yield (USCents)

Uraian	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Domestik	9,0	10,5	-14,0%
Internasional	6,6	8,8	-25,0%
System Wide	7,7	9,5	-19,4%

Komersial
Commercial

Garuda Indonesia Network



Pemasaran

Dalam aspek pemasaran, Perusahaan aktif melakukan penetrasi pasar ke berbagai perusahaan skala besar (segmen korporasi) serta bank-bank dalam rangka menarik pelanggan yang loyal terhadap perusahaan. Per 31 Desember 2009, Perusahaan telah menjalin kerja sama dengan 591 korporasi. Disamping itu, Perusahaan juga terus memperkuat jalur distribusinya dengan mengembangkan berbagai akses, seperti peluncuran *Internet Booking Engine* (IBE) pada tanggal 16 Januari 2009. Adanya IBE yang saat ini masih difokuskan bagi pelanggan dengan rute penerbangan domestik ini memberikan kemudahan bagi pelanggan untuk melakukan reservasi dan pembelian tiket melalui internet. Saat ini Perusahaan tengah mempersiapkan *online booking* untuk rute penerbangan internasional sehingga memberikan lebih banyak kemudahan bagi para pelanggannya. Pemantauan ketat terhadap kinerja *online* ataupun *internet booking* memungkinkan Perusahaan memantau kapasitasnya sehingga dicapai tingkat pendapatan yang optimal.

Kinerja Komersial di Tahun 2009

Jumlah Penumpang

Perusahaan mencatat kenaikan jumlah penumpang yang diangkut dalam penerbangan reguler dari 10,0 juta penumpang di tahun 2008 menjadi 10,3 juta penumpang di tahun 2009, antara lain dimungkinkan oleh penambahan kapasitas kursi yang tersedia (ASK) sebesar 3,97% di tahun tersebut.

Marketing

From a marketing point of view, the Company actively conducted market penetration activities in large companies as well as banks in order to attract loyal customers. As of December 31, 2009, the Company already established cooperation with 591 corporations. Besides this, the Company also continuously strengthened its distribution network by developing various access points, such as launching the Internet Booking Engine (IBE) on January 16, 2009. IBE focuses on domestic flight route customers and has given convenience to customers in making reservations and purchasing tickets through the internet. At present the Company is in the middle of preparing online booking for international routes, hence, providing much more convenience to its customers. Close monitoring of online performance as well as internet bookings enabled the Company to monitor its capacity, so as to reach optimum revenue levels.

Commercial Performance in 2009

Total Passengers

The Company posted an increase in total passengers transported in regular flight from 10.0 million passengers in 2008 to 10.3 million passengers in 2009, as available seat capacity (ASK) was increased by 3.97% during the year.

Revenue Passenger Kilometer (RPK)

Seiring dengan meningkatnya kepercayaan pelanggan, pertumbuhan permintaan dan peningkatan kapasitas produksi, RPK penerbangan *mainbrand* relatif stabil yaitu sebesar 15,4 miliar di tahun 2009. RPK penerbangan internasional tercatat mengalami penurunan sebesar 2,7% menjadi 8,5 miliar, sementara RPK penerbangan domestik mengalami peningkatan sebesar 3,2% menjadi 6,8 miliar.

Revenue Passenger Kilometer (RPK)

Along with increasing confidence from the customers, higher growth in demand and increasing production capacity, mainbrand flight RPK was relatively stable at 15.4 billion in 2009. International flight RPK recorded a decline of 2.7% to 8.5 billion, while domestic flight RPK experienced an increase of 3.2% to 6.8 billion.

Jumlah Penumpang per Area (ribuan orang)
Total Passengers per Area (thousand)

Area	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Domestik	7.988,9	7.591,8	5,2%
Asia	873,1	933,5	-6,5%
Japan, Korea, China	629,2	695,0	-9,5%
Southwest Pacific	489,5	469,3	4,3%
Middle East	332,5	326,7	1,8%
Internasional	2.324,2	2.424,5	-4,14%
Total Mainbrand	10.313,0	10.016,3	2,96%
Citilink	588,8	156,0	277,4%
Total Reguler	**10.901,8**	**10.172,3**	**7,17%**

Seat Load Factor

Tingkat *Seat Load Factor* (SLF) untuk penerbangan *mainbrand* tercatat sebesar 73,5% di tahun 2009 mengalami penurunan dibandingkan dengan 76,5% di tahun 2008 karena semakin tingginya tingkat persaingan dan penambahan ASK.

Seat Load Factor

Seat Load Factor (SLF) for mainbrand flights was recorded at 73.5% in 2009, a decline compared with 76.5% in 2008 as a result of higher competition and passenger yield and increased Available Seat Kilometer capacity.

Seat Load Factor (%)

Area	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Domestik	78,65	79,82	-1,17pp
Asia	68,80	67,28	1,52pp
Japan, Korea, China	66,59	70,15	-3,56pp
Southwest Pacific	69,72	78,13	-8,41pp
Middle East	74,77	82,02	-7,25pp
Internasional	69,83	74,22	-4,38pp
Total Mainbrand	**73,50**	**76,53**	**-3,03pp**
Citilink	63,16	62,08	1,08pp
Total Reguler	**73,12**	**76,38**	**-3,26pp**

pp = percentage point

2.324.174
Jumlah penumpang Garuda Indonesia pada rute internasional di tahun 2009.
Number of passengers flying with Garuda Indonesia international services in 2009.

Komersial
Commercial

Pangsa Pasar
Internasional

Jumlah penumpang di pasar internasional ke dan dari bandara Cengkareng dan Ngurah Rai Denpasar mengalami kenaikan sebesar 7,2% selama tahun 2009 dibandingkan tahun sebelumnya. Walaupun krisis ekonomi dunia menyebabkan penurunan permintaan untuk area Jepang-Korea-Cina, namun area lain menunjukkan pertumbuhan, dengan pertumbuhan terbesar dinikmati oleh area layanan *South West Pacific* dari bertambahnya maskapai yang melayani rute ini khususnya maskapai *low cost*, seperti Jetstar, Indonesia Air Asia dan Virgin Blue.

Market Share
International

The number of international routes passengers from and to Cengkareng and Ngurah Rai-Denpasar airports showed some 7.2% increase in 2009, compared with the year before. Even though global economic crisis caused a decline in demand for Japan-Korea-China service, other services still showed healthy growth with the highest growth coming from Southwest Pacific service due to increasing number of commercial flights serving these routes, especially low cost carriers like Jetstar, Indonesia Air Asia and Virgin Blue.

Jumlah Penumpang
Total Passengers

Area	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Domestik	27.861.618	24.443.666	14,0%
Asia	5.879.581	5.502.376	6,9%
Japan, Korea, China	1.414.985	1.496.744	-5,5%
Southwest Pacific	1.118.408	820.590	36,3%
Middle East	553.686	546.733	1,3%
Internasional	8.966.660	8.366.451	7,2%

Sumber/Source: Angkasa Pura I, Angkasa Pura II, Data Perusahaan

30 menit minutes

Rata-rata *taxi time* yang diperlukan di salah satu bandara tersibuk, Narita, Tokyo, Jepang dimana Garuda Indonesia terbang setiap hari.

Average taxi time in the busy Narita Airport, Tokyo, Japan, where Garuda Indonesia flies a daily return service.

Sebagai akibat dari gencarnya ekspansi maskapai penerbangan *low cost*, pangsa pasar Garuda Indonesia di pasar internasional mengalami penurunan dari 26,3% di tahun 2008 menjadi 23,2% di tahun 2009. Kendati demikian, Garuda Indonesia masih menjadi pemimpin pasar untuk area Jepang-Korea-Cina, Timur Tengah dan *South West Pacific* (Australia).

As the outcome of low cost carrier aggressiveness, market share of Garuda Indonesia in the international market fell from 26.3% in 2008 to 23.2% in 2009. Nevertheless, Garuda Indonesia remained as the market leader for Japan-Korea-China area, Middle East and South West Pacific (Australia).

Pangsa Pasar (%)
Market Share (%)

Area	2009	2008
Domestik	27,43	29,58
Asia	12,62	14,69
Japan, Korea, China	39,73	40,29
Southwest Pacific	40,82	57,16
Middle East	58,09	58,53
Internasional	23,22	26,30

Domestik

Total penumpang di pasar domestik dari dan ke bandara Cengkareng dan Ngurah Rai selama tahun 2009 mengalami peningkatan sebesar 14,0% dibandingkan tahun 2008. Krisis ekonomi global tidak banyak berpengaruh pada kondisi ekonomi Indonesia karena berkembangnya ekonomi daerah membuat arus penumpang antar daerah meningkat sehingga

Domestic

The number of passengers in the domestic routes from and to Cengkareng and Ngurah Rai airports in 2009 expanded by 14.0% compared with 2008. The global economic crisis had minimal impact on the Indonesian economy since the development of a regional economy created inter-region passenger flow that significantly

Komersial
Commercial

mendorong pertumbuhan bisnis penerbangan domestik yang cukup signifikan. Ditambah lagi penggunaan pesawat dengan kapasitas yang lebih besar turut memicu peningkatan jumlah penumpang karena kapasitas yang besar ini memungkinkan ditawarkannya harga yang menarik.

pushed business growth in domestic flights. Moreover, the use of bigger capacity aircraft also had a role in pushing the growth in total passengers as such large capacity allowed for more attractive ticket fare offers.

Tingginya tingkat persaingan membuat peningkatan jumlah penumpang yang menggunakan maskapai Garuda Indonesia tidak sepesat peningkatan pertumbuhan pasar domestik. Maskapai pesaing secara agresif menambah frekuensi penerbangan untuk beberapa rute domestik sehingga mengakibatkan *frequency share* Perusahaan mengalami penurunan dari 32,8% di tahun 2008 menjadi 32,1% di tahun 2009. Peningkatan frekuensi pesaing ini pada gilirannya membawa peningkatan jumlah penumpang di maskapai pesaing yang jauh lebih tinggi dibandingkan Perusahaan, sehingga menggerus pangsa pasar Perusahaan dari 29,6% menjadi 27,4% di tahun 2009. Garuda Indonesia menempati posisi kedua untuk pangsa pasar domestik.

Stiffer competition caused the increase of total passengers using Garuda Indonesia to be lower than the growth of domestic market. Competitors aggressively increased their flight frequency for some domestic routes hence making the Company's frequency share fall from 32.8% in 2008 to 32.1% in 2009. Such increases in turn increased total passengers of the competitors, thus reducing the Company's market share from 29.5% to 27.4% in 2009. Garuda Indonesia was in the second position in terms of domestic market share.

Kargo

Tonase kargo yang diangkut penerbangan *mainbrand* menurun 1,6% dari 146 ribu ton pada tahun 2008 menjadi 144 ribu ton pada tahun 2009, karena melemahnya permintaan kargo internasional. Sementara itu, tonase kargo yang diangkut pada area Domestik, *Middle East* dan *Southwest Pacific* mengalami peningkatan, didukung oleh penambahan kapasitas sedangkan pada area internasional lainnya mengalami penurunan.

Cargo

Freight tonnage carried by Mainbrand flight fell by 1.6% from 146 thousand tonnes in 2008 to 144 thousand tonnes in 2009 due to weakening demand for international cargo. Meanwhile, freight tonnage Carried in domestic, Middle East and Southwest Pacific services posted a positive growth, supported by capacity expansion, in contrast to other international services which posted a negative growth.

Tonase Kargo Diangkut (ton)
Freight Tonnage Carried (tonne)

Uraian Description	2009	2008	Perubahan Change
Domestik	105.836	104.326	1,45%
Asia	11.262	12.918	(12,82%)
Japan, Korea & China	18.390	23.028	(20,14%)
Middle East	3.776	2.990	26,27%
Southwest Pacific	4.794	3.112	54,06%
International	38.222	42.048	(9,10%)
Total Mainbrand	144.059	146.374	(1,58%)
Citilink	13.043	2.928	345,38%
Total Reguler	157.102	149.302	5,22%

Tingkat isian kargo (*cargo load factor*) diangkut penerbangan *mainbrand* menurun 6,74pp dari 44,19% pada tahun 2008 menjadi 37,45% pada tahun 2009, karena tingginya persaingan dan melemahnya permintaan kargo internasional. Penambahan kapasitas pada area Middle East dan Southwest Pacific berhasil meningkatkan daya saing yang tercermin pada peningkatan *cargo load factor* di area ini masing-masing 2,62pp dan 2,51pp.

Cargo load factor carried by Mainbrand flight fell by 6.74pp from 44.19% in 2008 to 37.45% in 2009 due to intensifying competition and weakening demand for international cargo. The capacity expansion at the Middle East and Southwest Pacific services successfully improved the Company's competitiveness, which was reflected in the increase in cargo load factor by 2.62pp and 2.51pp, respectively.

Tingkat Isian Kargo (%)
Cargo Load Factor (%)

Uraian Description	2009	2008	Perubahan Change
Domestik	44,17	50,02	-5,85pp
Asia	34,86	51,60	-16,74pp
Japan, Korea & China	43,51	55,85	-12,34pp
Middle East	28,75	26,13	2,62pp
Southwest Pacific	19,91	17,39	2,51pp
International	33,97	41,07	-7,10pp
Total Mainbrand	37,45	44,19	-6,74pp
Citilink	32,38	26,44	5,93pp
Total Reguler	37,22	43,93	-6,71pp

Prospek ke Depan

Untuk mendukung pencapaian *Quantum Leap* 2014, Garuda Indonesia akan terus melaksanakan program-program komersial untuk mencapai target pendapatan. Program pemasaran untuk menarik pelanggan baru maupun mempertahankan pelanggan loyal, serta program pemasaran untuk ekspansi rute dan jaringan penerbangan, untuk reposisi produk/*brand*, untuk mengembangkan *corporate sales* dan untuk meningkatkan *network traffic* diharapkan dapat meningkatkan SLF dan *Passenger Yield* demi mencapai target pendapatan. Peningkatan kontribusi *direct selling* akan terus diupayakan melalui implementasi dan pengembangan *e-Commerce* termasuk peluncuran *on-line booking* dan *ticketing* untuk rute internasional di 2010.

Sementara itu, peningkatan utillisasi pesawat dan penurunan *ground time* diharapkan secara konsisten dapat mendukung pencapaian target pendapatan. Di masa mendatang, Garuda Indonesia menetapkan target untuk menjadi anggota dari salah satu Aliansi Global. Masuknya Garuda Indonesia ke aliansi global diharapkan akan mendukung peningkatan *service level*, jaringan penerbangan dan jumlah penumpang yang diangkut.

Outlook

In order to support the accomplishment of Quantum Leap 2014, Garuda Indonesia will continue conducting commercial programs to reach targeted revenue. Marketing programs aimed to attract new customers and maintain loyal customers, to expand route and networks, to reposition the product/brand, to develop corporate sales and to enhance network traffic are expected to increase SLF and Passenger Yield to reach the targeted revenue. Efforts to increase direct selling contribution will continuously be carried out through the implementation and development of e-Commerce, including the launching of on-line booking and ticketing for international routes in 2010.

Meanwhile, improvement in aircraft utilization and reduction in ground time are expected to consistently support the accomplishment of targeted revenue. In the future, Garuda Indonesia is aiming to become a member of Global Alliance. With the inclusion of Garuda Indonesia into Global Alliance, it is expected that improvement in the service level, flight network and number of passengers can be realized.

Operasional
Operations

Persaingan yang tajam di industri penerbangan yang tidak hanya berasal dari maskapai asing namun juga maskapai domestik telah mempengaruhi kinerja operasional perusahaan di tahun 2009. Persaingan ini kian dipertajam dengan semakin agresifnya maskapai penerbangan berbiaya murah.

Utilisasi Pesawat
Aircraft Utilization

9:00 **hour/day**
jam/hari

Intensifying competition in the airline industry, which not only came from foreign airlines but also domestic airlines have affected the Company's operating performance during 2009. This competition is heightened by the aggressiveness of most low cost carriers.

Rute dan Jaringan

Sesuai dengan strategi *turnaround* yang diterapkan oleh Perusahaan sepanjang tahun 2009, dimana Perusahaan menekankan pada peningkatan daya saing perusahaan baik di domestik maupun di kawasan regional, Garuda Indonesia aktif melakukan ekspansi melalui pengembangan rute dan jaringan. Di tahun 2009 Perusahaan menutup beberapa rute yang tidak menguntungkan dan membuka rute-rute baru yang diharapkan dapat memberikan keuntungan yang optimal. Selain itu, Garuda Indonesia juga meningkatkan frekuensi penerbangan pada rute-rute tertentu. Pengembangan rute dan frekuensi penerbangan yang dilakukan pada gilirannya meningkatkan *Available Seat Kilometer* (ASK).

Route and Network

Aligned with the turnaround strategy implemented by the Company during 2009, where the Company stressed improving its competitiveness in both domestic and regional areas, Garuda Indonesia actively carried out expansion through its route and network development. In 2009, the Company closed down several routes which were deemed to be unprofitable and opened up some new routes that are expected to contribute profit. Aside from that, Garuda Indonesia also increased its flight frequency in some specific routes. This expansion in routes and additional flight frequency has increased the Available Seat Kilometer (ASK).

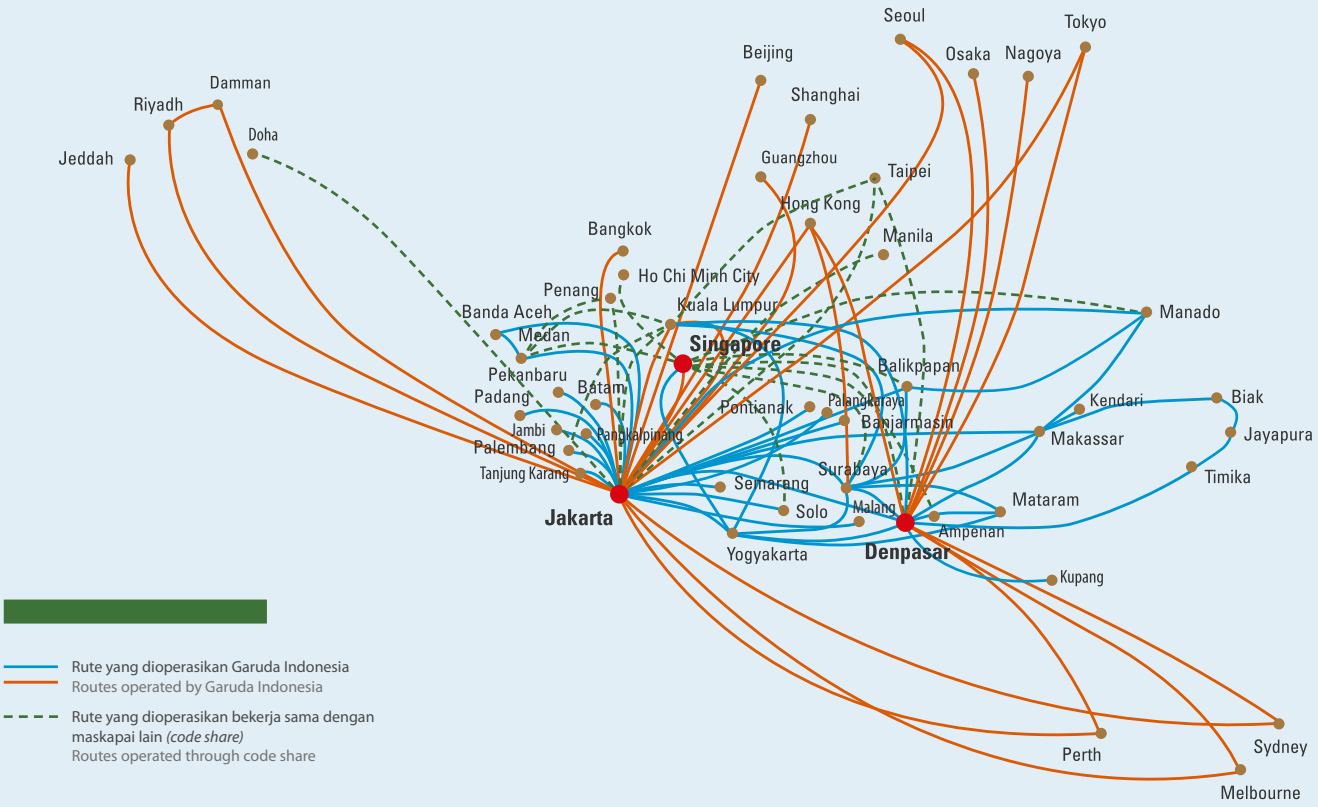
Rute-rute Domestik Domestic Routes

Rute Route	Rute Route
Denpasar - Makassar vv	Jakarta - Pontianak vv
Jakarta - Balikpapan vv	Jakarta - Semarang vv
Jakarta - Banda Aceh vv	Jakarta - Solo vv
Jakarta - Banjarmasin vv	Jakarta - Surabaya vv
Jakarta - Batam vv	Jakarta - Yogyakarta vv
Jakarta - Denpasar vv	Surabaya - Denpasar vv
Jakarta - Denpasar - Timika - Jayapura vv	Surabaya - Balikpapan vv
Jakarta - Manado vv	Surabaya - Makassar vv
Jakarta - Makassar vv	Yogyakarta - Denpasar vv
Jakarta - Makassar - Biak - Jayapura vv	Denpasar - Mataram vv
Jakarta - Makassar - Manado vv	Jakarta - Denpasar - Kupang vv
Jakarta - Mataram vv	Jakarta - Jambi vv
Jakarta - Medan vv	Jakarta - Makassar - Kendari vv
Jakarta - Medan - Banda Aceh vv	Jakarta - Malang vv
Jakarta - Padang vv	Jakarta - Pangkal Pinang vv
Jakarta - Palangkaraya vv	Jakarta - Tanjung Karang vv
Jakarta - Palembang vv	
Jakarta - Pekanbaru vv	

10
Jumlah negara tujuan yang dilayani oleh Garuda Indonesia di tahun 2009.
Number of countries' destinations served by Garuda Indonesia in 2009.

Operasional
Operations

Rute yang Dioperasikan Routes Operated



Rute-rute Internasional International Routes

Rute Route	Rute Route
Service Asia	**Service Southwest Pacific**
Denpasar - Hong Kong vv	Jakarta - Denpasar - Perth vv
Denpasar - Singapura vv	Jakarta - Melbourne vv
Jakarta - Bangkok vv	Jakarta - Sydney vv
Jakarta - Hong Kong vv	Denpasar - Melbourne vv
Jakarta - Kuala Lumpur vv	Denpasar - Perth vv
Jakarta - Singapura vv	Denpasar - Sydney vv
Mataram - Jakarta - Kuala Lumpur vv	**Service Middle East**
Surabaya - Hong Kong vv	Jakarta - Ryadh - Dammam - Jakarta vv
Service Japan Korea & China	Jakarta - Jeddah - Jakarta vv
Denpasar - Shanghai vv	
Jakarta - Denpasar - Tokyo vv	
Jakarta - Seoul vv	
Jakarta - Shanghai vv	
Denpasar - Nagoya vv	
Denpasar - Osaka vv	
Denpasar - Seoul vv	
Denpasar - Tokyo vv	
Jakarta - Guangzhou vv	
Jakarta - Singapura - Beijing vv	

Armada

Pengembangan rute dan frekuensi penerbangan yang dilakukan akan menghasilkan pertumbuhan penumpang dan kargo yang harus diimbangi oleh penambahan armada. Oleh sebab itu, Garuda Indonesia terus melakukan penambahan armada pesawatnya dengan mendatangkan 19 buah armada baru yang terdiri dari 15 buah pesawat dengan daya jelajah *mid-range* pesawat Boeing 737-800 New Generation (NG) dan 4 buah pesawat berbadan lebar Airbus 330-200 untuk melayani penerbangan *mainbrand*. Disamping itu Garuda Indonesia juga mengembalikan sebuah pesawat Boeing 737-300 kepada *lessor* karena masa sewanya telah berakhir. Penambahan armada pesawat juga dilakukan untuk mendukung pengembangan rute yang dilakukan oleh *low cost carrier* (Citilink). Penambahan armada pesawat yang dilakukan pada gilirannya meningkatkan ASK sebesar 3,97% dari 20,1 milyar di tahun 2008 menjadi 20,9 miliar tahun 2009 dan FATK dari 618 juta di tahun 2008 menjadi 724 juta di tahun 2009. Kendati meningkat, pertumbuhan ini sesungguhnya tidak sepesat tahun sebelumnya akibat adanya penurunan ASK di rute internasional, khususnya di *service* Japan, Korea, dan China yang menurun sebesar 5,54%.

Fleet

The expansion of routes and flight frequency to provide growth for passengers and cargo needs to be balanced by adding to the fleet. Therefore, Garuda Indonesia continued to increase its fleet by acquiring 19 new aircraft consisting of 15 Boeing 737-800 New Generation (NG) with mid-range travelling ability, and 4 wide-body, Airbus 330-200 for mainbrand flights. Besides that, Garuda Indonesia has also returned a Boeing 737-300 to the lessor after its leasing period expired. Increasing the fleet was also done to support route development being carried out by low cost carrier (Citilink). Such additions to the fleet in turn increased the ASK by 3.97%, from 20.1 billion in 2008 to 20.9 billion in 2009 and FATK from 618 million in 2008 to 724 million in 2009. Despite this increase, such growth was actually slower than a year before due to a reduction in ASK for international routes, especially for the Japan, Korea, and China serviced, which declined by 5.54%.

Operasional
Operations

Armada Pesawat Fleet

I. Penerbangan Reguler Regular Flights

Jenis Pesawat Type of Aircraft	Kapasitas Kursi Seat Capacity	2009	2008	2007	2006	2005	Perubahan Change 2008-2009
Penerbangan Mainbrand Mainbrand Flight							
Pesawat Berbadan Lebar: Wide-body:							
Boeing 747-400	428	3	3	3	3	3	-
Airbus 330-300	293	6	6	6	6	6	-
Airbus 330-200	266	4	-	-	-	-	4
		13	**9**	**9**	**9**	**9**	**4**
Pesawat Berbadan Sempit: Narrow-body:							
Boeing 737-300	110	11	15	12	12	14	(4)
Boeing 737-400	136	19	19	19	19	26	-
Boeing 737-500	96	5	5	5	5	5	-
Boeing 737-800NG	156	19	4	2	2	1	15
		54	**43**	**38**	**38**	**46**	**11**
Sub Jumlah Sub Total		**67**	**52**	**47**	**47**	**55**	**15**
Penerbangan Citilink Citilink Flights							
Boeing 737-300 CT	148	2	1	1	2	3	1
Boeing 737-400 CT	170	1	1	-	-	-	-
Sub Jumlah Sub Total		**3**	**2**	**1**	**2**	**3**	**1**
Jumlah Penerbangan Reguler Total Regular Flights		70	54	48	49	58	16

II. Penerbangan Haji Hajj Flights

Jenis Pesawat Type of Aircraft	Kapasitas Kursi Seat Capacity	2009	2008	2007	2006	2005	Perubahan Change 2008-2009
Boeing 747-400	455	6	2	-	-	-	4
Boeing 747-300	455	-	2	4	1	3	(2)
Boeing 747-200	455	2	-	-	4	1	2
Boeing 767	325	1	7	3	6	8	(6)
Airbus 330-300 *)	325/380	3	3	7	3	4	-
Airbus 330-200	360	3	-	-	-	-	3
Jumlah Total		**15**	**14**	**14**	**14**	**16**	**1**

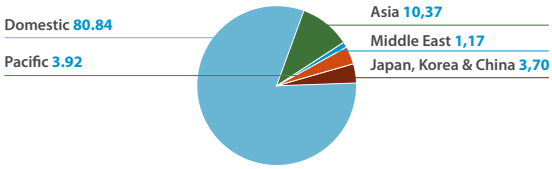
*) Termasuk yang berasal dari armada reguler: 1 buah pada tahun 2006 dan 2 buah pada 2009
Including in regular fleets: 1 fleet in 2006 and 2 fleets in 2009

Pertumbuhan ASK
Growth in ASK

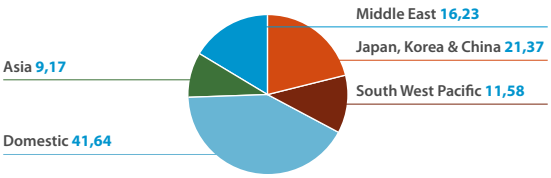
Area	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Domestik Domestic	8.709	8.318	4,7%
Japan, Korea & China	4.470	4.732	-5,54%
Middle East	3.394	3.121	8,76%
Southwest Pacific	2.423	2.051	18,11%
Asia	1.918	1.894	1,28%
Internasional International	12.205	11.798	3,45%
Jumlah Total	**20.914**	**20.116**	**3,97%**

Operasional
Operations

Komposisi Frekuensi Penerbangan (dalam persen)
Composition of Flights Frequency (in percent)



Komposisi Available Seat Kilometer (dalam persen)
Composition of Available Seat Kilometer (in percent)



Utilisasi Pesawat

Tidak seperti ASK dan FATK yang mengalami peningkatan akibat penambahan armada pesawat, tingkat utilisasi pesawat mengalami penurunan. Tingkat utilisasi pesawat di tahun 2009 tercatat rata-rata 9:00 jam per hari, menurun dari 9:50 jam per hari sebagai akibat dari keterbatasan jumlah awak pesawat (*crew shortage*) karena masuknya beberapa pesawat baru seperti Airbus 330-200 dan Boeing 737-800NG serta melemahnya permintaan di beberapa rute domestik. Selain itu, penurunan ini juga disebabkan oleh adanya pesawat yang sedang menjalani pemeliharaan (Boeing 747-400). Sedangkan menurunnya utilisasi pesawat Boeing 737-400 disebabkan oleh rencana persiapan penjualan pesawat ini. Utilisasi pesawat Boeing 737-500 mengalami penurunan karena mengalami keterbatasan awak pesawat dan sebagai pesawat cadangan (standby) untuk penerbangan *charter*. Sedangkan pesawat Boeing 737-800NG tingkat utilisasinya juga menurun karena adanya penambahan jumlah pesawat.

Di masa datang, untuk menaikkan tingkat utilisasi pesawat, Garuda Indonesia akan terus mengembangkan rute dan jaringan penerbangannya ke seluruh propinsi di Indonesia selain melakukan rekruitmen untuk awak pesawat.

Aircraft Utilization

Unlike ASK and FATK which experienced some growth after the increase in the number of aircraft, aircraft utilization posted a decline. Utilization levels of aircraft in 2009 recorded an average of 9:00 hours per day, declining from 9:50 hours per day as a result of crew shortage due to the arrival of several new aircraft such as the Airbus 330-200 and Boeing 737-800NG as well as weakening demand in some domestic routes. In addition, this decline was caused by some aircraft that underwent maintenance (Boeing 747-400). Meanwhile, decline in the aircraft utilization of Boeing 737-400 was caused by preparation to sell the aircraft. Utilization of Boeing 737-500 aircraft experienced a drop as there was crew shortage and its allocation as a standby aircraft for chartered flights. As for the Boeing 737-800NG aircraft, the utilization level also declined due to additional number of planes.

In the future, to increase the aircraft utilization level, Garuda Indonesia will continue to develop its route and network to all provinces in Indonesia in addition to recruiting new crew.

Utilisasi Pesawat
Aircraft Utilization

Jenis pesawat Type of Aircraft	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Berbadan lebar Wide Body	11:09	11:38	-4,15%
Airbus 330-300	10:50	10:51	-0,15%
Airbus 330-200*)	11:54	-	-
Boeing 747-400	11:20	13:19	-14,89%
Berbadan sempit****)** Narrow Body	8:31	9:28	-10,04%
Boeing 737-300	7:49	9:07	-14,26%
Boeing 737-400	8:39	9:56	-12,92%
Boeing 737-500	5:34	7:36	-26,75%
Boeing 737-800NG	10:21	11:07	-6,9%
Jumlah Total	**9:00**	**9:50**	**-8,47%**

*)tidak dianggarkan Not budgeted
**)tidak termasuk Citilink Not including Citilink

Citilink

Sejalan dengan perkembangan pasar penerbangan di segmen *low cost carrier*, Garuda Indonesia juga menetapkan kebijakan untuk lebih memberdayakan SBU Citilink. Setelah memperoleh persetujuan prinsip dari Kementrian BUMN dan pengesahan Badan Hukum Perseroan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia, PT Citilink (Persero) kini dalam proses untuk memperoleh Surat Ijin Usaha Penerbangan (SIUPP) serta *Air Operator Certificate* (AOC) dari Departemen Perhubungan agar dapat menjalankan bisnis penerbangan secara mandiri sebagai *The True Low Cost Carrier* (LCC).

Pada saat ini penerbangan Citilink masih menggunakan SIUPP dan AOC Garuda dengan mengoperasikan 3 pesawat yaitu 2 pesawat B737-300 dengan kapasitas 148 tempat duduk dan 1 pesawat B737-400 dengan kapasitas 170 tempat duduk. Per akhir 2009, Citilink telah melayani 7 kota di Indonesia yaitu Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Cengkareng, Kupang, dan Makassar, melalui penerbangan yang berbasis di Surabaya. Rute Surabaya Makassar merupakan rute baru yang dibuka di tahun 2009.

Sebagai hasil dari pengembangan rute dan armada yang dilakukan selama tahun 2009, kinerja Citilink menunjukkan peningkatan yang signifikan dibandingkan tahun sebelumnya. Jumlah penumpang yang dilayani di tahun 2009 mencapai 588.813 orang, atau meningkat sebesar 277,46% dari hanya 155.992 orang di tahun 2008. ASK penerbangan Citilink tercatat sebesar 807 juta atau hanya sekitar 8,5% dari total jumlah ASK penerbangan domestik *mainbrand* dan Citilink. Selain itu, FATK juga meingkat menjadi 33 juta dari 9 juta pada periode yang sama. Tingkat *Seat Load Factor*/SLF penerbangan Citilink mengalami perbaikan di tahun 2009 yaitu mencapai 63,2% dibandingkan 62,1% di tahun sebelumnya. *Passenger yield* mengalami penurunan dari USCent 4,7 di tahun 2008 dari USCent 4,3 di tahun 2009 akibat ketatnya persaingan di segmen *low cost carrier*.

Citilink

In line with the development of the low cost carrier market segment, Garuda Indonesia also implemented a policy to employ more of its SBU Citilink. After receiving principal agreement from the Ministry of State-Owned Enterprise and Legal Entity ratification from Law and Human Rights Minister of Republic of Indonesia, PT Citilink (Persero) is currently in process of obtaining the Commercial Flight Business Certificate (SIUPP) and Air Operator Certificate (AOC) from the Department of Transportation to legally run a commercial flight business independently as a true Low Cost Carrier (LCC).

Presently, Citilink are still using Garuda's SIUPP and AOC by operating 3 aircraft namely two B737-300 with 148 seat capacities and one B737-400 with a 170 seat capacity. By the end of 2009, Citilink has already covered 7 cities in Indonesia namely, Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Cengkareng, Kupang, and Makassar, through flights based out of Surabaya. The Surabaya-Makassar route was a new route opened in 2009.

As an outcome of the development in routes and fleet performed in 2009, the performance of Citilink showed a significant improvement compared with a year before. The total number of passengers served in 2009 reached 588,813 up by 277.46% from only 155,992 passengers in 2008. Citilink's ASK flight was 807 million or approximately 8.5% of total domestic ASK flight of mainbrand and Citilink. Further, FATK also improved to 33 million from 9 million during the same period. Citilink's Seat Load Factor (SLF) improved to 63.2% in 2009 compared with 62.1% a year before. Passenger yield experienced a drop from USCent 4.7 in 2008 from USCent 4.3 in 2009 due to tougher competition in the low cost carrier segment.

Rute-rute Citilink
Citilink Routes

Rute Route (September-Desember 2008)	Rute Route (2009)
Surabaya-Ampenan vv	Surabaya-Ampenan vv
Surabaya-Banjarmasin vv	Surabaya-Banjarmasin vv
Surabaya-Balikpapan vv	Surabaya-Balikpapan vv
Surabaya-Batam vv	Surabaya-Batam vv
Surabaya-Cengkareng vv	Surabaya-Cengkareng vv
Surabaya-Kupang vv	Surabaya-Kupang vv
	Surabaya-Makassar vv

Operasional
Operations

Kinerja Citilink
Citilink Performance

	Satuan Unit	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Passenger Carried	1	588.813	155.992	277,46%
Available Seat Kilometers	ribu	807.304	220.805	265,62%
Revenue Passenger Kilometers	ribu	509.915	137.073	272,00%
Seat Loaded Factor	%	63.2	62.1	1,08pp
Passenger Yield	USCent	4.3	4.7	-8,72%
Freight Tonnes Carried	1	13.043	2.927	345,6%
Freight ATK	ribu	33.396	9.035	269,63%
Freight Available Tonne Kilometers	ribu	10.812	2.389	352,57%
Cargo Load Factor	%	32,4	26,4	5,93pp
Cargo Yield	USCent	15,3	30,3	-49,51%

Program Penerbangan Haji

Sejalan dengan program kerja tahun 2009 yang merupakan kelanjutan dari program sebelumnya, penerbangan haji juga merupakan salah satu program yang terus menerus ditingkatkan kinerjanya melalui peningkatan pendapatan dan pengelolaan biaya secara lebih efektif dan efisien. Pada tahun 2009, Garuda Indonesia berhasil mencatat perbaikan kinerja sebagaimana tercermin dalam peningkatan *profit margin*.

Dalam pelaksanaan penerbangan haji tahun 2009, Perusahaan mengoperasikan 15 pesawat berbadan lebar, yaitu terdiri dari 13 pesawat yang disewa secara khusus dan 2 pesawat "regular" Airbus 330-300. Garuda Indonesia mengoperasikan pesawat-pesawat sesuai spesifikasi yang ditetapkan oleh Departemen Agama, yang terdiri dari 8 buah pesawat Boeing 747 dengan kapasitas 455 kursi, 1 buah pesawat Boeing 767 kapasitas 325 kursi, 6 buah pesawat Airbus 330 dengan kapasitas 325, 360, dan 380 kursi. Agar dapat melayani para jemaah dengan baik, maka 91% awak kabin haji yang direkrut dalam pelaksanaan operasional haji 1430 H adalah putera dan puteri daerah.

Disamping itu, untuk terus meningkatkan pelayanan penerbangan haji, Garuda Indonesia juga melakukan berbagai upaya peningkatan pelayanan diantaranya dengan menerapkan sertifikasi QMS ISO 9001-2000 yang meliputi pelaksanaan *surveillance audit* dan survey kepuasan pelanggan. Periode haji tahun 2008-2009 merupakan tahun ketujuh bagi Unit Haji dalam menerapkan standar mutu internasional yang disertifikasi oleh badan sertifikasi SGS International. Sertifikasi ISO 9001-2000 pelayanan haji ini selain dimaksudkan untuk memenuhi tuntutan dalam UU perlindungan konsumen,

Hajj Flight Program

In accordance with the business program for 2009, which was a continuance from the previous program, hajj flights were also one of the programs whose performance was targeted to improve through higher revenue and through effective cost management. In 2009, Garuda Indonesia successfully booked better performance as reflected in the improvement of the profit margin.

In facilitating hajj flight for the year 2009, the Company operated 15 wide-body aircraft that consists of 13 specially rented aircraft and 2 regular Airbus 330-300 aircraft. Garuda Indonesia operated the aircraft according to specifications endorsed by the Ministry of Religion Affairs Department which were 8 Boeing 747 aircraft with 455 seating capacity, 1 Boeing 767 with a 325 seating capacity, 6 Airbus 330 with a seating capacities of 325, 360, and 380. To well serve all the pilgrims, 91% of hajj cabin crews recruited for the hajj operational program 1430 H were specially recruited men and women from various provinces.

Apart from that, to continue to improve hajj flight service, Garuda Indonesia had already performed many initiatives to improve its services like implementing QMS ISO 9001-2000 certification that consists of doing an audit surveillance and customer satisfaction survey. The hajj period of 2008-2009 was the seventh year for the Hajj Unit in implementing international quality standards, certified by certification body SGS International. The ISO 9001-2000 certification for hajj service, other than to serve the requirement for consumer protection law, also served to guarantee that the hajj service by Garuda

juga untuk menjamin bahwa pelayanan haji Garuda Indonesia sudah memenuhi standar internasional dalam hal pelayanan dan jaminan keamanan serta keselamatan penerbangan.

Garuda Indonesia melalui program penerbangan haji selama tahun 2009 melayani 264 ribu orang penumpang, meningkat 1,71% dari tahun 2008. Jumlah ini terdiri dari 37 ribu orang pada masa pemulangan (tahap II) 1429 H bulan Januari 2009 dan 227 ribu orang pada tahun 1430 H Oktober – Desember 2009, yang terbagi dalam 300 kelompok terbang (kloter). Stasiun embarkasi yang dilayani masih sama dengan tahun sebelumnya yaitu Balikpapan, Banjarmasin, Banda Aceh, Jakarta, Makassar, Medan, Padang, Palembang, Solo dan Surabaya.

Sementara itu, *on time performance* (OTP) penerbangan haji mencapai 73%, dimana 96% dicatat di fase pertama dan 46% di fase kedua. Keterlambatan yang terjadi pada fase kedua terutama disebabkan oleh *airport congestion*, *security check*, *aircraft rotation* dan faktor teknik.

Kinerja Operasional

Penambahan armada yang dilakukan selama tahun 2009 menyebabkan perbaikan indikator kinerja operasional seperti *Available Tonne Kilometers* (ATK), *Available Seat Kilometers* (ASK), dan *Freight Available Tonne Kilometers* (FATK). ATK penerbangan *mainbrand* mengalami peningkatan sebesar 7,16% dari 2,5 miliar di tahun 2008 menjadi 2,7 miliar di tahun 2009. ASK juga menunjukkan peningkatan sebesar 3,97%, sedangkan FATK tumbuh sebesar 17,25%.

Indonesia had already reached international level in terms of service and safety assurance
.

Garuda Indonesia, through hajj flight program in 2009 served 264 thousand of passengers, an increase of 1.71% compared to the period in 2008. This amount consisted of 37 thousand passengers from the period of home departure (phase II) 1429 H in January 2009 and 227 thousand passengers in 1430 H during October-December 2009, which were divided into 300 flight groups (kloter). Embarkation stations, the same as the year before, were Balikpapan, Banjarmasin, Banda Aceh, Jakarta, Makassar, Medan, Padang, Palembang, Solo and Surabaya.

In the mean time, on time performance (OTP) for hajj flight reached 73%, of which 96% were recorded in the first phase and 46% in second phase. Delays in the second phase were caused by airport congestion, security checks, aircraft rotation, and technical factors.

Operational Performance

Adding more aircraft in 2009 resulted in improvement in the operational performance indicators like Available Tonne Kilometres (ATK), Available Seat Kilometers (ASK), and Freight Available Tonne Kilometres (FATK). Mainbrand flight ATK experienced an increase of 7.16% from 2.5 billion in 2008 to 2.7 billion in 2009. ASK also showed an improvement of 3.97%, whereas FATK grew by 17.25%.

Produksi Penerbangan Mainbrand
Mainbrand Flight Production

Indikator Indicator	Satuan Unit	2009	2008	Pertumbuhan Growth
ATK	Ribuan Thousand	2.728.789	2.546.348	7,16
Aircraft Departures		94.652	95.964	-1,37
Hours Flown		181.588	180.049	0,85
Frequencies		86.148	86.853	-0,81
Kilometers Flown	Ribuan Thousand	111.924	110.333	1,44
ASK	Ribuan Thousand	20.913.801	20.116.012	3,97
FATK	Ribuan Thousand	724.543	617.926	17,25

Operasional
Operations

3 am
Untuk menyiapkan penerbangan pertama dari Bandara Soekarno-Hatta, para awak pesawat Garuda harus sudah memulai aktivitasnya sejak dini hari.

To prepare a morning flight out of Soekarno-Hatta base, a Garuda crew starts their day early.

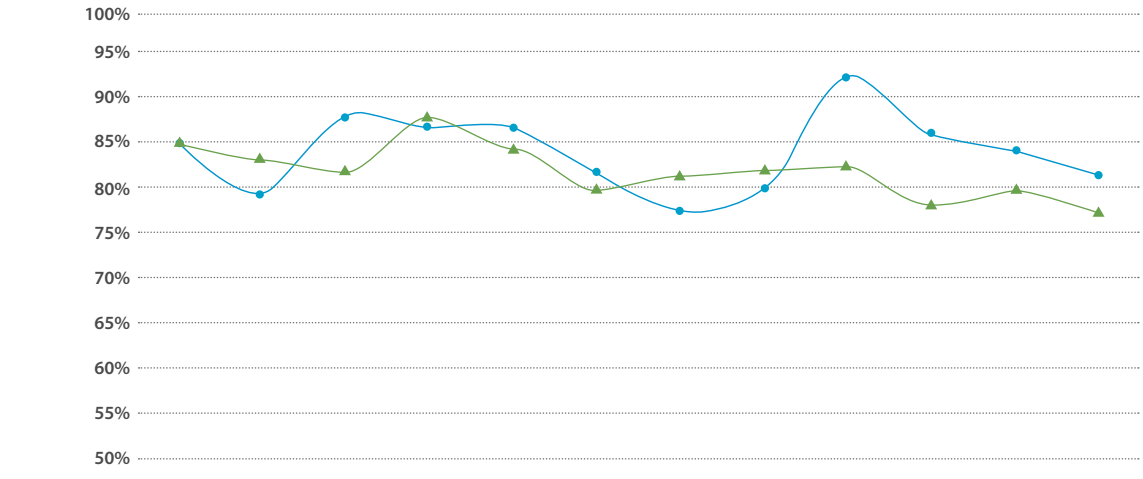
On Time Performance

Indikator kinerja operasional yang tidak kalah pentingnya dalam industri penerbangan adalah tingkat *On Time Performance* (OTP). Di tahun 2009, tingkat OTP Garuda Indonesia tercatat sebesar 82,45%, mengalami penurunan dibandingkan 83,85% di tahun 2008. Penyebab keterlambatan adalah faktor-faktor yang tidak dapat dikontrol (8,75%) dan faktor-faktor yang dapat dikontrol (8,24%). Dari faktor yang tidak dapat dikontrol, penyebab keterlambatan yang paling dominan adalah faktor fasilitas bandara sebesar 6,74%, sedangkan faktor teknis dan *flight operations* merupakan faktor yang dapat dikontrol yang menyebabkan keterlambatan masing-masing sebesar 2,95% dan 2,52% . Dari data yang ada, keterlambatan karena faktor *flight operations* antara lain dipicu oleh keterbatasan jumlah *cockpit* dan *cabin crew* untuk pesawat B737 classic. Perbaikan tingkat OTP dilakukan dengan peningkatan operasional *monitoring* dan *control* juga dengan *station management control*. Selain itu Garuda Indonesia juga melakukan program OTP *enhancement* dan *monitoring* terhadap 3 faktor utama penyebab keterlambatan yaitu airport *facilities*, teknik, dan *flight operations*.

On Time Performance

An operational performance indicator which is important for the airline industry is On Time Performance (OTP). In 2009, Garuda Indonesia's OTP was 82.45%, a decline from 83.85% in 2008. The cause for delays was driven by uncontrollable factors (8.75%) and controllable factors (8.24%). From uncontrollable factors, the major cause of delay is airport facilities at about 6.74%, whereas technical factors and flight operations were internal factors which caused delays at respectively 2.95% and 2.52%. From the available data, delays due to flight operations factor were partly attributed to limited cockpit and cabin crews for B737 classic aircraft. Improvement in OTP was conducted through monitoring of operational enhancement and control together with station management control. In addition, Garuda Indonesia also conducted an OTP enhancement program and monitoring towards the 3 main factors of delay which were airport facilities, technical, and flight operations.

On Time Performance



	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Agu	Sep	Okt	Nov	Des
2009	85,63%	83,85%	82,48%	88,45%	84,87%	80,43%	81,90%	82,56%	83,01%	78,68%	80,41%	77,86%
2008	84,59%	79,44%	87,75%	86,63%	86,40%	81,61%	77,33%	79,74%	91,97%	85,88%	84,22%	81,48%

Operasional
Operations

Penyebab Keterlambatan Penerbangan
Reason for Delayed Flights

	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Controllable	8,24%	8,11%	0,13pp
Technic	2,95%	2,78%	0,17pp
Station handling	1,17%	1,23%	-0,06pp
Commercial	1,21%	1,13%	0,08pp
System	0,40%	0,50%	-0,10pp
Flight operations	2,52%	2,47%	0,05pp
Uncontrollable	8,75%	7,43%	1,32pp
Airport facilities	6,74%	4,99%	1,75pp
Weather	1,41%	1,36%	0,05pp
Other	0,60%	1,08%	-0,48pp
Jumlah Total	**16,99%**	**15,54%**	**1,45pp**

Aspek Keselamatan Penerbangan

Aspek keselamatan penerbangan merupakan faktor lainnya yang sangat penting dalam industri penerbangan. Setelah memperoleh IOSA *Certification* pada tahun 2008 yang lalu yang merupakan sertifikasi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan yang telah terakreditasi secara internasional, Garuda Indonesia secara konsisten menerapkan *Safety Management* System sebagai salah satu cara untuk meningkatkan *safety performance*. Kegiatan yang dilakukan antara lain adalah mengadakan *corporate safety committee meeting* secara berkala, melakukan *update* terhadap *safety policy, quality policy*, *security policy* dan *environment policy.*

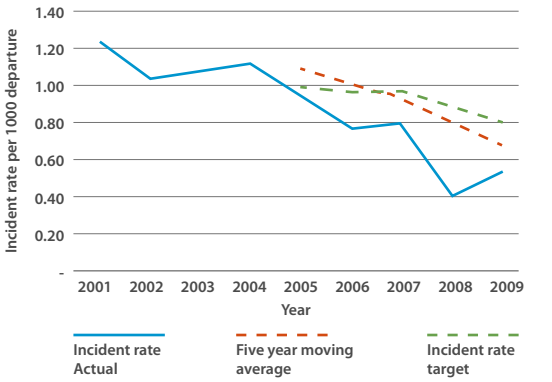
Indikator keselamatan penerbangan yang dapat menunjukkan tingkat keselamatan penerbangan yang sudah dicapai oleh suatu maskapai penerbangan adalah *incident rate*. Penerapan *Safety Management System* yang dilakukan oleh Perusahaan merupakan upaya untuk menekan *incident rate* yang terjadi. Tahun 2009 *incident rate* mengalami sedikit peningkatan seiring dengan banyaknya armada baru di tahun tersebut.

Flight Safety Aspect

Flight safety aspect was another essential factor in the airline industry. After obtaining IOSA Certification in 2008, an internally accredited certification for flight safety and protection, Garuda Indonesia consistently implemented its Safety Management System as one of the initiatives to improve safety performance. Initiatives performed during 2009 were the holding of a regular corporate safety committee meeting, and updating safety policy, quality policy, security policy, and environment policy.

A flight safety indicator that shows the level of flight safety attained by a commercial flight is the incident rate. The implementation of the Safety Management System by the Company was part of the effort to reduce the incident rate. The incident rate recorded a slight increase in 2009 in line with the expansion of fleet during the year.

Incident Rate



Prospek ke Depan

Di tahun 2010 Garuda Indonesia akan melanjutkan inisiatif yang telah dilakukan di tahun 2009. Perhatian khusus akan diberikan untuk meningkatkan *On Time Performance* (OTP), antara lain dengan cara menyesuaikan jadwal penerbangan dengan kondisi yang ada di lapangan. Disamping itu, Perusahaan juga akan lebih memperhatikan ketersediaan *sparepart* di *outstation* dan peningkatan kualifikasi *maintenance* pesawat (menjadi A *check*) di Denpasar.

Hal lainnya yang akan menjadi perhatian di tahun 2010 adalah terkait dengan program rekrutmen awak pesawat sehingga tidak lagi terdapat masalah ketidaksesuaian antara jumlah pesawat dan jumlah awak pesawat yang dapat mempengaruhi kinerja operasional. Selain itu, koordinasi antara *ground handling*, otoritas bandara serta pemenuhan kebutuhan akan *backup system* dan prosedur yang ada juga akan terus diperbaiki dan ditingkatkan demi perbaikan kinerja operasional secara berkesinambungan di masa datang.

Outlook

Going into 2010, Garuda Indonesia will continue the initiatives carried out in 2009. Special attention will be given to improve On Time Performance (OTP), including efforts to adjust flight schedule according to the condition in the field. In addition, the Company will also focus on spare part availability and outstation as well as on strengthening the aircraft maintenance qualification (to A check) in Denpasar.

Another important thing to highlight for 2010 is related to cabin crew recruitment which is targeted to reduce discrepancy between the number of planes and cabin crew, possibly affecting operational performance. Moreover, coordination between ground handling, airport authority and the availability of backups for existing systems and procedures will also be improved and enhanced in order to have a continuous improvement in operational performance in the future.

Layanan
Services

Di tahun 2009, Garuda Indonesia meluncurkan layanan baru, Garuda Indonesia Experience, yang mengandalkan basis keramahtamahan Indonesia.

Tingkat kepuasan pelanggan di tahun 2009.
Customer satisfaction in 2009.

80,74

In 2009, Garuda Indonesia launched a new service, Garuda Indonesia Experience, arising out of the unique and distinctive Indonesian hospitality.

Sebagai perusahaan yang bergerak di bidang jasa, Garuda Indonesia sangat memahami pentingnya kualitas layanan yang baik kepada pelanggan. Hal ini pada dasarnya selaras dengan nilai perusahaan *(corporate values): customer centricity,* Garuda Indonesia selalu menempatkan pelanggan sebagai pusat perhatian. Oleh karena itu, Perusahaan menyusun perencanaan layanan secara menyeluruh demi memastikan bahwa seluruh aspek layanan telah ditangani dengan baik. Perusahaan mengidentifikasikan interaksi yang mungkin terjadi antara karyawan dengan pelanggan, dimulai dari *pre-journey, pre-flight, inflight, post flight* hingga *post journey* dan menyusun konsep layanan yang tepat demi memuaskan pelanggan. Setelah aspek perencanaan selesai, maka pengawasan atas kualitas layanan yang diberikan dilakukan secara ketat sehingga penilaian pelanggan yang baik terhadap perusahaan dapat dicapai.

The nature of being engaged in a service industry has underscored Garuda Indonesia's recognition of the importance of providing high quality services to its customers. This is in line with the Company's corporate value: customer centricity. Garuda Indonesia always puts customers as its main focus of attention. Therefore, the Company thoroughly designs its service to ensure that all aspects have been taken into consideration. The Company identifies possible types of interactions between its staff and customers, starting from pre-journey through pre-flight, inflight, post flight until post journey and then designs appropriate services to satisfy customer needs. After all planning aspects are completed, monitoring on quality will be carried out to ensure satisfactory assessments from customers.

Perusahaan aktif meluncurkan berbagai program sebagai upaya untuk meningkatkan kualitas layanan kepada pelanggan, dimulai dari pengembangan visi yang berfokus pada pelanggan; mendorong inovasi untuk menghasilkan *high value added products* hingga merintis budaya *service excellence*, serta perampingan proses bisnis untuk mempercepat pelayanan.

The Company has actively launched various programs to improve quality of services, starting from developing a vision that focuses on the customers; encouraging innovation to create high value added products, building a service excellence culture and streamlining business processes to accelerate the delivery of services.

Sementara itu, sejak tahun 2009, Garuda Indonesia meluncurkan layanan baru, Garuda Indonesia Experience, sebuah konsep layanan yang mengandalkan basis keramahtamahan Indonesia. Ini sejalan dengan visi perusahaan yaitu menjadi perusahaan penerbangan yang handal dengan menawarkan layanan yang berkualitas kepada masyarakat dunia dengan menggunakan keramahan Indonesia. Garuda Indonesia mengemban misi khusus sebagai perusahaan penerbangan pembawa bendera bangsa Indonesia yang mempromosikan Indonesia kepada dunia. Konsep keramahtamahan Indonesia ini kemudian diterjemahkan ke dalam ikon-ikon yang mengandalkan panca indera manusia, yang antara lain tercermin dari penggunaan bahan dan ornamen khas Indonesia untuk interior pesawat, aroma wewangian dari bunga khas Indonesia, musik khas Indonesia dan cita rasa makanan dan minuman khas Indonesia. Di tahun 2009, perusahaan melakukan program *refurbishment* terhadap pesawat lama Perusahaan: Boeing 747-400 dan Airbus 330-300 dengan mengganti interior pesawat dan menambah fasilitas AVOD (*Audio Video on Demand*). sesuai dengan konsep layanan Garuda Indonesia Experience.

In 2009, Garuda Indonesia launched a new service concept, Garuda Indonesia Experience, a service concept based on Indonesian hospitality. This was in line with the Company's vision to become a well distinguished airline through providing quality services to serve people and transport around the world with Indonesian hospitality. Garuda Indonesia has a special mission as the flag carrier of Indonesia. This Indonesian hospitality concept has been translated into services that delight the five senses, which are reflected in the use of material and ornaments uniquely Indonesian for the design interior aircraft, the smell of an exotic traditional scent, the sound of Indonesian indigenous folk music and the taste of Indonesian traditional food and beverages. During 2009, the Company carried out a refurbishment program on its existing of fleet: Boeing 747-400 and Airbus 330-300 by changing design interiors and adding Audio Video on Demand (AVOD) facilities, in line with Garuda Indonesia Experience.

Layanan
Services

Disamping melibatkan panca indera, konsep Garuda Indonesia Experience juga harus memiliki nilai-nilai dasar sebagai berikut: *ontime and safety* (untuk produk), cepat dan tepat (untuk proses), bersih dan nyaman (untuk premises) serta handal, profesional, kompeten dan helpful (untuk staf). Konsep ini diterima dengan baik oleh pelanggan dan berhasil meningkatkan citra Garuda Indonesia di mata pelanggannya.

Selain meluncurkan Garuda Indonesia Experience, perusahaan meluncurkan *bar coded boarding pass* dan *check-in kiosk* di Bandara Soekarno Hatta di tahun 2009. Disamping itu, perbaikan layanan *call center* juga terus dilakukan, sehingga membuat Garuda Indonesia berhasil memperoleh penghargaan *Call Center Award* dari *Call Center Award 2009* kategori *Airline* yang diberikan oleh Carre – Center for Customer Satisfaction & Loyalty dan Majalah Marketing di tahun 2009. Garuda Indonesia juga berhasil memperoleh penghargaan dari Frontier Consulting dan majalah Business Week sebagai Indonesia's Most Admire Company (IMAC) 2009: *The Best in Building and Managing Corporate Image*.

Guna memastikan terlaksananya strategi layanan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan, maka telah ditetapkan *Unit Service Delivery* sebagai unit yang bertanggungjawab untuk memastikan terselenggaranya aspek-aspek pelayanan prima yang meliputi *Ground Service, In Flight Service* dan *Post Journey Service* secara konsisten.

Indeks Kepuasan Pelanggan

Kepuasan pelanggan merupakan target dari berbagai peningkatan layanan yang dilakukan. Untuk itu, Perusahaan secara berkala mengukur indeks kepuasan pelanggan melalui *survey onboard* yang terdapat di *Inflight Magazine*. Berdasarkan hasil pengukuran, sejalan dengan peningkatan layanan, indeks kepuasan pelanggan tercatat sebesar 80,74 di tahun 2009, mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan 78,56 di tahun 2008. Pencapaian indeks kepuasan pelanggan tersebut di atas target (KPI) perusahaan sebesar 80.

Feedback Performance

Komitmen yang tinggi terhadap layanan membuat Perusahaan menerapkan sistem yang memungkinkan diperolehnya *feedback* dari para pelanggan. Perusahaan menyediakan beberapa jalur komunikasi untuk mengakomodasi penilaian dari para pelanggan terhadap layanan perusahaan, Penilaian ini disebut *Customer Voice*, yang dapat disampaikan melalui *E-mail*, *Call Centre*, *Suggestion Form* ataupun Surat.

Above and beyond involving the five senses, Garuda Indonesia Experience is about basic values: on time performance and safety (for product), prompt and precise (for process), clean and comfortable (for premises) and reliable, professional, competent and helpful (for staff). These have been widely accepted by the customers, and have successfully improved the image of Garuda Indonesia in the mind of customers.

Besides launching the Garuda Indonesia Experience, the Company also launched a bar coded boarding pass and check-in kiosk at Soekarno-Hatta Airport in 2009. In addition, improvement in call center services was also carried out which allowed the Company to earn the Call Center Award from Carre – Center for Customer Satisfaction & Loyalty and Marketing magazine. Garuda Indonesia also obtained appreciation from Frontier Consulting and Business Week magazine as Indonesia's Most Admire Company (IMAC) 2009: The Best in Building and Managing Corporate Image.

To ensure that the execution of our service strategy was in accordance with plan, Sa ervice Delivery Unit was established as the unit responsible for the delivery of consistently excellent services, which include Ground Service, In Flight Service and Post Journey Service.

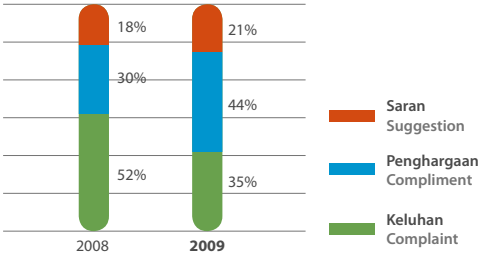
Customer Satisfaction Index

Because customer satisfaction is the objective of numerous initiatives to improve services, the Company, therefore, regularly measures customer satisfaction through an onboard survey, presented in the Inflight Magazine. Based on the results, and in line with improvement in services, the customer satisfaction index reached 80.74 in 2009, an increase from 78.56 in 2008. Such a customer satisfaction index rating is higher than the KPI of 80.

Feedback Performance

The strong commitment toward services pushed the Company to implement a system that allows feedback from customers. The Company provides various communication channels to enable customer assessment on service quality. This assessment is called Customer Voice, which can be submitted through E-mail, Call Centre, Suggestion Form or letter.

Apresiasi Pelanggan
Customer Voice



Di tahun 2009, kesadaran pelanggan untuk menyampaikan *feedback* atas kinerja layanan Garuda Indonesia terus mengalami peningkatan. Jumlah *feedback* yang disampaikan di tahun 2009 meningkat 2,5 kali lipat dibandingkan dengan di tahun 2008.

Sementara itu, upaya perbaikan layanan yang dilakukan di sepanjang tahun 2009 membuahkan hasil yang menggembirakan sebagaimana ditandai dengan peningkatan persentase *compliment* yang disampaikan oleh pelanggan dari 30% di tahun 2008 menjadi 45% di tahun 2009. Sementara di sisi lain, persentase *complaint* menurun tajam dari 52% di tahun 2008 menjadi 35% di tahun 2009.

Apresiasi dari pelanggan terus diterima oleh perusahaan terutama sejak dioperasikannya armada baru yang menawarkan konsep Garuda Indonesia Experience yang tercermin dalam *Cabin Appearance*, *Seating Comfort*, *Lavatory* dan *Inflight Entertainment*.

Garuda Indonesia berupaya menanggapi 90% dari seluruh *Customer Voice* yang diterima perbulannya. Suara Pelanggan ditanggapi berkisar antara 2-14 hari kerja kecuali keluhan lanjutan yang melibatkan Lembaga Hukum yang biasanya membutuhkan waktu penyelesaian yang lebih panjang.

During 2009, customers' awareness to give feedback on Garuda Indonesia's service quality has persistently increased. The number of feedback submitted by customers grew by 2.5 times in 2009 compared with that in 2008.

Meanwhile, initiatives to improve quality of services which had been carried out throughout the year 2009 brought positive results as was shown by higher percentage of compliment from the customers to 45% in 2009 from 30% in 2008. On the other hand, the percentage of complaint fell to 35% in 2009 from 52% in 2008.

Appreciation from the customer has continuously been received by the Company particularly since the operation of new fleet with the Garuda Indonesia Experience concept as reflected on aspects of Cabin Appearance, Seating Comfort, Lavatory and Inflight Entertainment.

Garuda Indonesia targets a response rate of 90% of the total Customer Voice received every month. Such Customer Voice will be responded between 2-14 working days, with the exception of cases that involve Legal Institutions as this category normally requires a longer time to settle.

Layanan
Services

Laporan Manajemen & Program Perbaikan

A. Laporan Manajemen
Setiap *Customer Voice* yang diterima Perusahaan terdokumentasi ke dalam *Customer Voice Database* pelanggan dan diolah menjadi informasi yang disampaikan ke manajemen dan unit terkait pengambilan keputusan. Management Report yang tersedia adalah:
1. *Quarterly Customer Voice Report* yang ditujukan ke Direksi dan Unit terkait (*Service Provider*)
2. *Monthly Management Report* yang ditujukan ke Direksi dan Unit Terkait
3. *Weekly Management Report* – BOD

B. Program Perbaikan
Seluruh upaya penyelesaian setiap keluhan pelanggan merupakan tindakan responsif yang merupakan upaya *recovery service* terhadap kegagalan/ ketidaksempurnaan produk/layanan. Hal yang sama pentingnya dengan upaya *recovery service* adalah komitmen perusahaan untuk melakukan Tindakan Preventif agar pelanggan tidak dikecewakan oleh hal yang sama berulang kali (*repeated complain*).

Sejalan dengan upaya perusahaan untuk terus melakukan penataan, perbaikan dan pengembangan pelayanan agar selalu dapat memenuhi harapan para pengguna jasa, maka setiap masukan yang berupa "*Customer Needs and Wants*" kemudian dikelola menjadi suatu informasi dan referensi bagi unit terkait sehingga dapat menjadi acuan untuk menetapkan *corrective action* maupun *improvement programs*.

Berbagai masukan yang disampaikan *Customer* menjadi referensi bagi berbagai program perbaikan yang telah dan akan dilakukan diantaranya:
- Peningkatan OTP dan *baggage handling*
- Usulan terhadap jenis bahan bacaan di pesawat (*reading materials*)
- Peningkatan IFE
- Perubahan seragam *cabin crew*

Garuda Frequent Flyer

Inisiatif lainnya yang dilakukan di tahun 2009 terkait dengan penghargaan kepada pelanggan setia yang tergabung dalam program Garuda Frequent Flyer (GFF). Berbagai penawaran menarik diberikan kepada anggota GFF yang terbagi dalam 4 kelompok yaitu Blue, Silver, Gold dan Platinum. Melalui berbagai kebijakan terkait dengan Frequent Flyer Program diantaranya melalui berbagai inisiatif Progresive Acquisition Program, maka pada tahun 2009, Garuda Indonesia berhasil mengakuisisi 84.156 anggota GFF baru dengan rata-rata pertambahan

Management Report & Improvement Program

A. Management Report
Each Customer Voice message received by the Company is documented in the Customer Voice Database to be processed and addressed to management and related decision making unit. The available Management Reports are as follows:
1. Quarterly Customer Voice Report addressed to the Director and related Service Provider
2. Monthly Management Report addressed to the Director and related Service Provider
3. Weekly Management Report – BOD

B. Improvement Program
All settlements of customer complaints are responsive actions that serve as a service recovery against any failure/flaws in products/services. Of the same importance, Garuda Indonesia also takes Preventive Actions that mitigate against repeat complaints by customers.

In line with the Company's efforts to continue service reorganization, improvement and development to consistently fulfill customers' expectations, every input related to "Customer Needs and Wants" will be processed and the information categorized by related units so that each function can benchmark the data to decide corrective actions or improvement programs.

Customer input has become the reference for the following ongoing and future improvement programs, which include:
- Improvement in OTP and baggage handling
- Recommendation on reading materials in the aircraft
- Improvement in Inflight Entertainment
- Change in the cabin crew uniform

Garuda Frequent Flyer

Other initiatives conducted during 2009 were related to the appreciation given to loyal customers joining the Garuda Frequent Flyer (GFF) program. Various attractive offers were provided to GFF members; categorized into: Blue, Silver, Gold and Platinum. Through several policies related to the Frequent Flyer Program such as various Progressive Acquisition program initiatives, Garuda Indonesia successfully acquired 84,156 new GFF members during 2009 with an average increase per

per bulan 7.013 anggota. Dari keseluruhan anggota GFF aktif sejumlah 356.732 anggota, telah menyumbang trafik penumpang Garuda Indonesia sebesar 26,3% selama tahun 2009.

month reaching 7,013 members. The total 356,732 active GFF members contributed 26.3% to passenger traffic during 2009.

Inisiatif peningkatan pelayanan juga dilakukan dalam pengelolaan GFF *Program and Service* diantaranya dengan menambah fitur GFF IT System dan Database, GFF Website dan GFF Communication serta GFF Service standard.

Several initiatives to improve services were also performed at GFF Program and Services by adding GFF IT System and Database features, a GFF Website and GFF Communication as well as a GFF Service standard.

Jumlah Anggota GFF
Number of GFF Member

Tingkat Tier	2009	2008
Junior	6.041	2.996
Blue	185.373	130.785
Silver	98.960	90.048
Gold	17.624	15.966
EC +	985	1.070
GICC	45.366	28.426
Platinum	2.023	1.772
Total	356.372	271.063

Cabin Crew

Perusahaan menyadari pentingnya *frontliner*, khususnya *cabin crew* sebagai wakil Perusahaan dalam memberikan layanan yang baik kepada pelanggan. Oleh karena itu, Perusahaan secara serius mengembangkan stafnya, meningkatkan keahlian mereka serta memberikan remunerasi yang tepat agar motivasi mereka dalam memberikan layanan berkualitas tetap terpelihara. Perusahaan terus memperbaiki *Standard Operating Procedure* khusus untuk layanan serta memberikan sanksi yang tegas bagi para *cabin crew* yang melanggar aturan yang ditetapkan.

Cabin Crew

The Company is aware of the importance of frontliners, particularly cabin crew as the Company's representatives in offering excellent services to customers. Therefore, the Company has seriously developed its staff, enhanced their skills as well as offered adequate remuneration so that their motivation in providing high quality services can be maintained. The Company continuously improved its Standard Operating Procedures especially dedicated to services while imposing sanctions on cabin crew who violated prevailing rule.s

Pendapat pelanggan terhadap kualitas pelayanan *cabin crew* juga diukur melalui survei yang dilaksanakan setahun sekali.

Customer feedback on the cabin crew's quality of services is also measured through a survey which is conducted every year.

Keseluruhan inisiatif ini memungkinkan Garuda Indonesia memperoleh sertifikasi bintang empat dari Skytrax, bersama-sama dengan 27 maskapai penerbangan global lainnya. Kendati sertifikasi ini diberikan di awal tahun 2010, namun penghargaan ini merupakan hasil kerja keras seluruh karyawan yang dilakukan selama tahun 2009.

All these initiatives allowed Garuda Indonesia to obtain a four star certification from Skytrax, together with another 27 global airlines. Even though this certification was given at the beginning of 2010, this appreciation was a reflection of the hard work of all employees carried out during 2009.

Prospek ke Depan

Di masa datang, Garuda Indonesia akan terus meningkatkan kualitas layanannya dilandasi oleh nilai-nilai FLY HI (*Efficient & Effective, Loyalty, Customer Centricity, Honesty & Openness* dan *Integrity*). Berbekal layanan yang prima, Garuda Indonesia siap menyongsong pertumbuhan yang pesat di tahun-tahun mendatang.

Outlook

Going forward, Garuda Indonesia will continuously improve its service quality based on FLY HI values (Efficient & Effective, Loyalty, Customer Centricity, Honesty & Openness and Integrity). Supported by excellent services, Garuda Indonesia is ready to meet accelerated growth in the forthcoming years.

SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries

Garuda Indonesia memiliki 3 *Strategic Business Unit* (SBU) dan 4 anak perusahaan yang turut menunjang kinerja Perusahaan di tahun 2009.

Peningkatan jumlah penumpang yang terbang dengan Citilink
Increase in number of passengers flying with Citilink

277,5%

Garuda Indonesia has 3 Strategic Business Units (SBU) and four subsidiaries which supported the Company's performance during 2009.

Garuda Indonesia memiliki *Strategic Business Unit* (SBU), sebuah unit usaha mandiri yang berada di dalam lingkup Perusahaan yang berorientasi pada optimasi sumber daya untuk memaksimalkan nilai Perusahaan. Unit ini memberikan hasil produksi dan layanan jasa kepada pelanggan baik di dalam maupun di luar perusahaan. Garuda Indonesia memiliki 3 SBU yang bertanggung jawab kepada Direksi, yaitu Garuda Sentra Medika (GSM), Garuda Cargo dan Citilink (*Low Cost Carrier*).

SBU Garuda Sentra Medika

SBU Garuda Sentra Medika (GSM) memiliki visi menjadi pusat penyedia layanan kesehatan terkemuka yang menjadi pilihan utama di kalangan perusahaan penerbangan dan BUMN di Indonesia. Pada awal didirikannya, GSM dimaksudkan untuk menunjang bisnis

Garuda Indonesia has a Strategic Business Unit (SBU), an independent business unit within the Company, focussing on optimizing resources to maximize the Company's value. This unit offers production and services to both internal and external customers. Garuda Indonesia has 3 SBU responsible to directors, namely Garuda Sentra Medika (GSM), Garuda Cargo and Citilink (Low Cost Carrier).

SBU Garuda Sentra Medika

SBU Garuda Sentra Medika (GSM) has a vision to become the leading healthcare provider for airlines and State Owned Enterprises in Indonesia. At the beginning, GSM was intended to support Garuda Indonesia's businesses by becoming the leader in Aviation Medical Services

Garuda Indonesia dengan menjadi pemimpin di bidang jasa pelayanan kesehatan penerbangan (*Aviation Medical Services*) dan mengembangkan usaha jasa pelayanan kesehatan yang terkait dengan usaha penerbangan. Dengan berjalannya waktu, GSM diharapkan dapat mengembangkan bisnis kesehatan yang handal dengan standar yang tinggi sehingga mampu menjadi mandiri dan bersaing dengan industri sejenis.

and developing healthcare services related to the airline businesses. In the future, GSM is expected to develop into a reliable and high quality healthcare business, thus be independent and able to compete in the industry.

Pada tahun 2009, GSM melaksanakan program kerja sebagai berikut:
1. Menjadi yang terbaik di seluruh aspek operasional
2. Pengembangan Rumah Sakit melalui Partner Strategis.
3. Pengembangan klinik satelit yang baru di Denpasar dan Bekasi
4. Pembentukan PT ex SBU Garuda Sentra Media

GSM conducted various programs during 2009 as follows:
1. To become the best in all operational aspects
2. To develop hospitals through strategic partner
3. To develop new satellite clinics in Denpasar and Bekasi
4. To establish PT ex SBU Garuda Sentra Medica.

Di tahun 2009, jumlah pendapatan usaha GSM mencapai Rp 44,4 miliar dibandingkan dengan Rp 43,9 miliar di tahun 2008. Pendapatan dari pelanggan perusahaan mencapai Rp 43,8 miliar dibandingkan dengan Rp 43,3 miliar, sementara pendapatan dari pelanggan pihak ketiga tercatat sebesar Rp 616,5 juta di tahun 2009 juta dibandingkan dengan Rp 612,8 juta di tahun 2008. Kontribusi terbesar masih diberikan oleh Medical Health Plan Member, yaitu sebesar Rp 36,4 miliar di tahun 2009.

In 2009, GSM's operating revenue reached Rp 44.4 billion compared with Rp 43.9 billion in 2008. Revenue from corporate customers reached Rp 43.8 billion in 2009 compared with Rp 43.3 billion in 2008, while revenue from third party customers recorded at Rp 616.5 million in 2009 compared with Rp 612.8 million in 2008. Revenue from Medical Health Plan Member was Rp 36.4 billion in 2009, the highest contributor to total revenue.

SBU Cargo

SBU Cargo menangani pelayanan jasa angkutan barang melalui transportasi udara. Karena SBU Cargo belum mengoperasikan pesawat *freighter* yang mampu mengangkut kargo secara khusus, SBU Cargo saat ini hanya menjual muatan kargo pesawat yang terdapat di penerbangan reguler.

SBU Cargo

SBU Cargo is an air cargo service provider. Since SBU Cargo is yet to operate its own freighter, it only sells unutilized cargo capacity owned by regular flights.

Guna meningkatkan mutu pelayanan bagi para pelanggan pengirim kargo dan mempertimbangkan persaingan yang semakin ketat, selama tahun 2009 SBU Cargo menjalankan sejumlah program kerja berikut:
1. Merancang dan implementasi *spin-off.*
2. Pembukaan gudang di Denpasar, Makassar, Balikpapan, Surabaya, Menado, Medan dan Batam.
3. Sertifikasi ISO 9001:2000 untuk Kantor Cabang Cengkareng, Denpasar, Makassar dan Balikpapan.
4. Pengembangan gudang di Cengkareng dengan pola kerjasama dengan PT Angkasa Pura.
5. Pengembangan produk '*door to door*', packaging dan *customers clearance.*
6. Membangun usaha *trucking* Cengkareng – Bandung.
7. Menerapkan IT *integration* dalam usaha Cargo.

To improve the quality of services to cargo customers and considering stiffer competition, SBU Cargo initiated a number of programs during 2009 as follows:
1. Designing and implementing spin-offs.
2. Opening warehouses in Denpasar, Makassar, Balikpapan, Surabaya, Menado, Medan and Batam.
3. ISO 9001:2000 certification for Cengkareng, Denpasar, Makassar and Balikpapan branches.
4. Developing warehouses in Cengkareng, in cooperation with PT Angkasa Pura.
5. Developing 'door to door' product, packaging and customers clearance.
6. Developing trucking business from Cengkareng – Bandung.
7. Implementing IT integration for cargo businesses.

SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries

SBU Cargo mencatat penurunan pendapatan usaha dari Rp 971,6 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 861,0 miliar di tahun 2009 seiring dengan krisis global yang mempengaruhi aktivitas ekspor-impor di Indonesia.

SBU Citilink

SBU Citilink melayani kebutuhan pelayanan penerbangan dengan pendekatan *low cost carrier* yang menargetkan segmen *budget traveler* di pasar domestik. Hingga 31 Desember 2009, Citilink mengoperasikan 2 pesawat Boeing 737-300 dan 1 pesawat Boeing Boeing 737-400 dengan 38 kokpit dan 50 awak kabin. Citilink melayani 7 rute dengan poros di Surabaya yang menghubungkan jaringan Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Jakarta, Kupang dan Makassar.

Dengan memasukkan kargo yang juga diangkut dalam penerbangan Citilink, maka jumlah tonase kargo yang diangkut oleh penerbangan Citilink mencapai 13.043 ton, meningkat 345,38% dibandingkan tahun lalu.

Selama tahun 2009 program Citilink adalah:
- Pembentukan Citilink Indonesia.
- Peningkatan *On Time Performance*. Di tahun 2009 OTP mencapai 77%.
- Konsolidasi rute-rute baru dan penambahan frekuensi
- Optimisasi rute Citilink.
- Me-refresh Citilink Brand sesuai dengan budaya *Low Cost Carrier* (LCC).
- *Web Check In*.
- Pengembangan Alat Bayar *Internet Banking*.

SBU Cargo posted a decline in operating income from Rp 971.6 billion in 2008 to Rp861.0 billion in 2009 as a result of the global crisis, which affected export-import activities in Indonesia.

SBU Citilink

SBU Citilink is a low cost carrier targeting low-budget travellers in the domestic market. Up to December 31, 2009, Citilink operated 2 Boeing 737-300 and 1 Boeing 737-400, supported by 38 cockpit and 50 cabin crew. Citilink serves 7 routes with Surabaya as its base and is connected with cities including Ampenan, Banjarmasin, Balikpapan, Batam, Jakarta, Kupang and Makassar.

Taking into account cargo carried by Citilink, the total freight tonne carried by scheduled flights reached 13,043 tonnes, an increase of 345.38% compared with the previous year.

During 2009, Citilink programs were as follows:
- The establishment of Citilink Indonesia.
- The improvement in On Time Performance. During 2009, OTP reached 77%.
- The consolidation of new routes and an increase in frequency.
- The optimization of Citilink routes.
- The refreshment of Citilink Brand in line with a Low Cost Carrier culture.
- Web Check In.
- The development of Internet Banking Payment.

Selama tahun 2009, Citilink telah menerbangkan 588.813 orang, meningkat 277,5% dibandingkan tahun 2008 (Citilink hanya beroperasi selama 3 bulan di tahun 2008 karena adanya penataan ulang yang dilakukan sejak awal tahun 2008 hingga bulan September 2008) dan mengangkut 13.043 ton kargo, atau naik 345,4%. SLF tercatat sebesar 63,16% sedangkan CLF sebesar 32,38%. Passenger Yield tercatat sebesar USCent 4,29, menurun dibandingkan dengan USCent 4,70 di tahun 2008, sedangkan *cargo yield* tercatat sebesar USCent 15,31.

During 2009, Citilink carried 588,813 passengers, an increase of 277.5% compared to the previous year (Citilink only operated for 3 months in 2008 due to restructuring carried out from the beginning of 2008 until September 2008) and 13,043 tonnes cargo, an increase of 345.4%. SLF recorded at 63.16% while CLF at 32.38%. Passenger Yield recorded at USCent 4.29, a decline from USCent 4.70 in 2008, while cargo yield was at USCent 15.31.

Anak Perusahaan

Garuda Indonesia memiliki 4 anak perusahaan yaitu PT Aerowisata, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia dan PT Aero Systems Indonesia.

Subsidiaries

Garuda Indonesia has 4 subsidiaries: PT Aerowisata, PT Abacus Distribution Systems Indonesia, PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia and PT Aero Systems Indonesia.

PT Aerowisata

PT Aerowisata didirikan di Jakarta pada tanggal 30 Juni 1973 dengan misi mengembangkan usaha jasa yang berkaitan dengan industri pariwisata dan *hospitality*. Untuk mendukung misi ini, Aerowisata memiliki sejumlah anak perusahaan yang bergerak di usaha-usaha perhotelan, jasa boga, transportasi darat dan keagenan serta *tours & travel*. Perusahaan-perusahaan anak dengan kepemilikan hak suara lebih dari 50% adalah PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, PT Mandira Erajasa Wahana, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd, Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd. dan PT Aerojasa Perkasa.

PT Aerowisata was established in Jakarta on June 30, 1973, with a mission to develop services related to the hospitality and tourism industry. To support its mission, Aerosiwata has some subsidiaries engaged in various businesses, like hotels, catering, land transportation, agency and tours & travel businesses. The company's subsidiaries with more than 50% voting rights are PT Bina Inti Dinamika, PT Mirtasari Hotel Development Corporation, PT Senggigi Pratama International, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service, PT Mandira Erajasa Wahana, PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi, Garuda Orient Holidays Pty. Ltd, Garuda Orient Holidays Korea Co. Ltd. and PT Aerojasa Perkasa.

SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries

Susunan pengurus PT Aerowisata selengkapnya adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama : Emirsyah Satar
Komisaris : Abdulgani
Komisaris : A. Anshari Ritonga
Direktur Utama : Alexander M.T. Maneklaran
Direktur Keuangan dan Pengembangan Usaha : Doddy Virgianto

The management composition of PT Aerowisata is as follows:

President Commissioner : Emirsyah Satar
Commissioner : Abdulgani
Commissioner : A. Anshari Ritonga
President Director : Alexander M.T. Maneklaran
Director of Finance and Business Development : Doddy Virgianto

Pendapatan usaha yang diraih PT Aerowisata mencapai Rp 1.150,9 miliar di tahun 2009 atau meningkat sebesar 5,7%. Dengan beban pokok penjualan yang hanya meningkat sebesar 1,1%, maka laba kotor meningkat secara berarti menjadi Rp 296,5 miliar di tahun 2009, atau meningkat sebesar 21,7%. Namun, karena perusahaan mencatat peningkatan beban usaha yang antara lain dipicu oleh penambahan kapasitas di salah satu hotel, maka laba usaha hanya mengalami peningkatan sebesar 13,6% menjadi Rp 92 miliar di tahun 2009. Secara keseluruhan laba bersih tercatat sebesar Rp 76,7 miliar di tahun 2009.

The operating revenue of PT Aerowisata was recorded at Rp 1,150.9 billion in 2009, an increase of 5.7%. With an increase of only 1.1% in sales expenses, gross profit increased substantially to Rp 296.5 billion in 2009, expanding by 21.7%. However, as the company incurred an increase in operating expenses, which was partly attributed to the increase in a hotel's capacity, operating profit only grew by 13.6% to Rp 92 billion in 2009. Overall, net profit was Rp 76.7 billion in 2009.

Sementara itu, jumlah aset tercatat sebesar Rp 1.498,1 miliar per tanggal 31 Desember 2009, meningkat sebesar 22,8%. Kewajiban meningkat sebesar 60,8% menjadi Rp 496 miliar di akhir tahun 2009, sementara ekuitas mengalami peningkatan sebesar 10% menjadi Rp 996,6 miliar.

Meanwhile, total assets were Rp 1,498.1 billion as of December 31, 2009, an increase of 22.8%. Liabilities increased by 60.8% to Rp 496 billion at the end of 2009, while equity grew by 10% to Rp 996,6 billion.

Laporan Laba Rugi PT Aerowisata (Miliar Rupiah)
PT Aerowisata Statements of Income (Billion Rupiah)

Uraian Description	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	1.151	1.089	5,7%
Beban Pokok Penjualan Sales Expenses	854	845	1,1%
Laba Kotor Gross Profit	297	244	21,7%
Beban Usaha Operating Expenses	205	163	25,8%
Laba Usaha Operating Profit	92	81	13,6%
Penghasilan (Beban) Lain-Lain Other Income (Expenses)	9	31	(71%)
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	101	112	(9,8%)
Beban Pajak Tax Expenses	(23)	(34)	(32,4%)
Laba Sebelum Hak Minoritas Income Before Minority Interests	78	78	0%
Hak Minoritas Minority Interests	(1)	(1)	0%
Laba Bersih Net Income	77	77	0%

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (Abacus DSI)

PT Abacus Distribution Systems Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak di penyedia jasa teknologi informasi dan komunikasi. Visi perusahaan adalah menjadi salah satu GDS (*Global Distribution Systems*) dan penyedia jasa teknologi dan komunikasi terdepan di Indonesia. Ruang lingkup kegiatan meliputi bidang jasa sistem komputerisasi reservasi, menyewakan perangkat komputer kepada biro-biro perjalanan, menyediakan fasilitas pelatihan kepada karyawan biro perjalanan dan menyediakan petugas yang dapat membantu mengatasi masalah yang dihadapi oleh biro perjalanan dalam mengoperasikan *Computerized Reservation Systems* (CRS).

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Abacus DSI adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama	: Agus Priyanto
Komisaris	: Achirina
Komisaris	: Tan Kien Hui
Direktur Utama	: Widjaya Hadinukerto

Pendapatan Usaha PT Abacus DSI tercatat sebesar Rp 25,1 miliar di tahun 2009, meningkat sebesar 7,8% dibandingkan tahun 2008. Perbaikan efisiensi menyebabkan beban usaha hanya mengalami peningkatan sebesar 3,7% di tahun 2009 menjadi Rp 21,9 miliar. Namun akibat adanya beban lain-lain, laba bersih perusahaan mengalami penurunan sebesar 50,4% menjadi Rp 1,4 miliar.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia is a company engaged in technology information and communication services. The company's vision is to become a leading provider of Global Distribution Systems (GDS) information technology and communication services in Indonesia. The company's activities include providing a computerized reservation system, leasing computer equipment to travel bureaus, providing training facilities to employees of travel bureaus and providing technical support to travel bureaus that utilize the Computerized Reservation Systems (CRS).

The Board of Commissioners and Director of PT Abacus DSI is as follows:

President Commissioner	: Agus Priyanto
Commissioner	: Achirina
Commissioner	: Tan Kien Hui
Managing Director	: Widjaya Hadinukerto

The Operating revenue of PT Abacus DSI was Rp 25.1 billion in 2009, increasing by 7.8% compared to that in 2008. Improvement in efficiency resulted in operating expenses increasing only a slight 3.7% to Rp 21.9 billion in 2009. However, as the company incurred other expenses, net profit posted a decline by 50.4% to Rp 1.4 billion.

SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries

Jumlah aktiva per 31 Desember 2009 tercatat sebesar Rp 53,0 miliar atau menurun sebesar 2,3%, sementara kewajiban meningkat sebesar 2,6% menjadi Rp 7,9 miliar dan ekuitas menurun sebesar 2,8% menjadi Rp 45,1 miliar di akhir tahun 2009.

Assets were Rp 53.0 billion as of December 31, 2009, or a decline of 2.3%, while liabilities grew by 2.6% to Rp 7.9 billion and equity fell by 2.8% to Rp 45.1 billion at end 2009.

Laporan Laba Rugi PT Abacus DSI (Miliar Rupiah)
PT Abacus DSI Statements of Income (Billion Rupiah)

Uraian Description	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	25	23	7,8%
Beban Usaha Operating Expenses	22	21	3,7%
Operasional Operational	10	10	3,5%
Penjualan Marketing	3	3	14,4%
Umum & Administrasi General & Administration	8	8	0,3%
Laba Usaha Operating Profit	3	2	46,7%
Penghasilan (Beban) Lain-Lain Other Revenue (Expenses)	(1)	2	(150,7%)
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	2	4	(51,1%)
Beban Pajak Tax Expenses	(0.7)	(1)	(52,6%)
Laba Bersih Net Income	1	3	(50,4%)

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA)

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia didirikan pada tanggal 26 April 2002 untuk melaksanakan dan menunjang kebijakan dan program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta bidang lainnya yang berkaitan dengan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang serta memupuk keuntungan bagi perseroan dengan menyelenggarakan jasa perbaikan dan perawatan pesawat terbang termasuk *engine* dan komponennya.

PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia was established on April 26, 2002 to carry out and support the government's policy and program related to the economy and development in general, particularly in the area of repair and maintenance services for aircraft and other field related to these services, and to maintain profits for the Company by performing repair and maintenance services for aircraft engines, including its engines and components.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama : Emirsyah Satar
Komisaris : Hadinoto Soedigno
Direktur Utama : Richard Budihadianto
Wakil Direktur Utama : Agus Sudaryo
Direktur Personalia & Umum : Hanrozan Haznam
Direktur Keuangan : Gatot Satriawan

The composition of the Board of Commissioners and the Board of Directors of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia is as follows:

President Commissioner : Emirsyah Satar
Commissioner : Hadinoto Soedigno
President Director & CEO : Richard Budihadianto
Vice President Director : Agus Sudaryo
General & Human Resources Director : Hanrozan Haznam
Director of Finance : Gatot Satriawan

Pendapatan usaha perusahaan relatif stabil, meningkat sebesar 3,4% menjadi Rp 1,6 triliun, namun akibat beban langsung mengalami peningkatan yang lebih tinggi yaitu 5,9% menjadi Rp 1,3 triliun, laba kotor mengalami penurunan berarti sebesar 5,8% menjadi Rp 324 miliar di tahun 2009. Sementara itu, seiring program efisiensi yang digalakkan di dalam organisasi, beban usaha mengalami penurunan sebesar 6,7% menjadi Rp 251 miliar, sehingga laba usaha turun sebesar 2,7% menjadi Rp 73,2 miliar. Namun adanya beban lain-lain sebesar Rp 7,2 miliar menyebabkan laba bersih mengalami penurunan sebesar 29,4% menjadi Rp 48 miliar.

The company's operating revenue was relatively stable, growing by 3.4% to Rp 1.6 trillion, however higher direct expenses of Rp 1.3 trillion (an increase of 5.9%) led to a lower gross profit of Rp 324 billion (declining by 5.8%) in 2009. Meanwhile, in line with an efficiency program promoted within the organization, operating expenses fell by 6.7% to Rp 251 billion. The result was a decline in operating profit by 2.7% to Rp 73.2 billion. Further, as the company booked other expenses of Rp 7.2 billion, net profit declined by 29.4% to Rp 48 billion

Aktiva tercatat sebesar Rp 1.435 miliar per 31 Desember 2009, meningkat sebesar 19,5%. Peningkatan ini didukung oleh peningkatan kewajiban sebesar 25,2% menjadi Rp 980,5 miliar dan peningkatan ekuitas sebesar 8,7% menjadi Rp 454,5 miliar.

Assets were Rp 1,435 billion as of December 31, 2009, increasing by 19.5% from 2008. Such an increase was supported by an increase in liabilities of 25.2% to Rp 980.5 billion and the increase in equity by 8.7% to Rp 454.5 billion.

Laporan Laba Rugi PT Garuda Maintenance Aero Asia (Miliar Rupiah)
PT Garuda Maintenance Aero Asia Statements of Income (Billion Rupiah)

Uraian Description	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	1.652	1.598	3,4%
Beban Langsung Direct Cost	1.328	1.254	5,9%
Laba Kotor Gross Profit	324	344	(5,8%)
Beban Usaha Operating Expenses	251	269	(6,7%)
Penjualan Selling	20	22	(9,1%)
Umum & Administrasi General & Administrative	231	247	(6,5%)
Laba Usaha Income from Operations	73	75	(2,7%)
Penghasilan (Beban) Lain-Lain Other Income (Charges)	(7)	41	(117,1%)
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	66	116	(43,1%)
Beban Pajak Tax Expenses	(18)	(48)	62,5%
Laba Bersih Net Income	48	68	(29,4%)

SBU & Anak Perusahaan
SBU & Subsidiaries

PT Aero Systems Indonesia

PT Aero Systems Indonesia, sebelumnya dikenal dengan nama PT Lufthansa Systems Indonesia, yang berdiri sejak tahun 2005. Pada awal pendiriannya, Garuda Indonesia memiliki 51% kepemilikan di perusahaan ini, sementara sisanya sebesar 49% dimiliki oleh Lufthansa System Group GmbH (LSG). Pada tanggal 10 Desember 2008 terjadi pengalihan saham dari LSG kepada PT Aerowisata. Ruang lingkup kegiatan ASI meliputi bidang jasa konsultasi dan rekayasa sistem teknologi informasi serta jasa pemeliharaan kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya.

Susunan Dewan Komisaris dan Direksi PT Aero Systems Indonesia adalah sebagai berikut:

Komisaris Utama	: Eddy Porwanto
Komisaris	: Hadinoto Soedigno
Komisaris	: Alexander M.T. Maneklaran
Direktur Utama	: Rian Alisjahbana
Direktur Keuangan	: Firdaus Muchtar
Direktur Operasional	: Ridwan Irianto

PT Aero Systems Indonesia, formerly known as PT Lufthansa Systems Indonesia, was established in 2005. At the beginning, Garuda Indonesia owned a 51% stake in this company, while the remaining 49% was owned by Lufthansa System Group GmbH (LSG). On December 10, 2008 there was a transfer of ownership from LSG to PT Aerowisata. The activities of ASI include consultation services and information technology engineering systems as well as maintenance services to carriers as well as other industries.

The composition of the Board of Commissioners and the Board Directors of PT Aero Systems Indonesia is as follows:

President Commissioner	: Eddy Porwanto
Commissioner	: Hadinoto Soedigno
Commissioner	: Alexander M.T. Maneklaran
President Director	: Rian Alisjahbana
Finance Director	: Firdaus Muchtar
Director of Operations	: Ridwan Irianto

Pendapatan usaha PT Aero Systems Indonesia mengalami penurunan sebesar 5,2% menjadi Rp 108,9 miliar di tahun 2009. Sementara itu beban usaha mengalami peningkatan sebesar 1,1% menjadi Rp 93,3 miliar sehingga mengakibatkan laba usaha mengalami penurunan sebesar 30,4% menjadi Rp 15,6 miliar. Ditambah dengan beban lain-lain sebesar Rp 3,6 miliar, laba bersih mengalami penurunan yang berarti dari Rp 15,1 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 8,6 miliar di tahun 2009.

The operating revenue of PT Aero Systems Indonesia fell by 5.2% to Rp 108.9 billion in 2009. Meanwhile, operating expenses grew by 1.1% to Rp 93.3 billion, leading to a decline in operating profit by 30.4% to Rp 15.6 billion. Coupled with other expenses of Rp 3.6 billion, net profit dropped from Rp 15.1 billion in 2008 to Rp 8.6 billion in 2009.

Per 31 Desember 2009, aktiva tercatat sebesar Rp 192,0 miliar, meningkat sebesar 8,5% dibandingkan dengan tahun 2008. Peningkatan aktiva ini terutama didukung oleh peningkatan kewajiban sebesar 7,4% menjadi Rp 94,8 miliar, sementara ekuitas meningkat sebesar 9,6% menjadi Rp 97,2 miliar.

As of December 31, 2009, assets were Rp 192.0 billion, increasing by 8.5% compared with that in 2008. Such an increase in assets was supported by an increase in liabilities by 7.4% to Rp 94.8 billion and equity by 9.6% to Rp 97.2 billion.

Laporan Laba Rugi PT Aero Systems Indonesia (Miliar Rupiah)
PT Aero Systems Indonesia Statements of Income (Billion Rupiah)

Uraian Description	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Pendapatan Usaha Operating Revenues	109	115	(5,2%)
Beban Usaha Operating Expenses	93	92	1,1%
Laba Usaha Income from Operations	16	23	(30,4%)
Penghasilan (Beban) Lain-Lain Other Income (Charges)	(4)	0	(20.697%)
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	12	23	(52,2%)
Beban Pajak Tax Expenses	(3)	(8)	(62,5%)
Laba Bersih Net Income	9	15	(46,7%)

Tinjauan Pendukung Bisnis

Supporting Business Review

halaman page 108 -119

Sumber Daya Manusia

Human Capital

halaman page 120 -123

Teknologi Informasi

Information Technology

Jumlah Karyawan
Member of Employees

5.507 orang

Investasi Bagi Karyawan
Investment for Employees

Rp **154,4** miliar

Dalam rangka mencapai kinerja bisnis yang optimal, Garuda Indonesia didukung oleh sumber daya manusia yang handal dan TI yang mutakhir.

In order to reach an optimum business performance, Garuda Indonesia is supported by highly qualifed human capital and updated IT.

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Garuda Indonesia menggunakan pendekatan *Human Capital Management* yang memandang seluruh insan perusahaan sebagai aset yang memiliki daya saing tinggi.

Jumlah karyawan yang mengakses modul e-Learning.
Total number of employees accessing e-Learning modules.

3.533

Garuda Indonesia adopted a Human Capital Management approach which perceives employees as assets with high levels of competitiveness.

Bergerak di industri jasa, Garuda Indonesia sangat memahami pentingnya sumber daya manusia dalam menciptakan kinerja Perusahaan yang kokoh dan berkelanjutan. Oleh karena itu sejak tahun 2005 perusahaan aktif melakukan penataan kembali kebijakan dan sistem sumber daya manusianya agar dapat selaras dengan strategi dan tujuan yang hendak dicapai oleh Perusahaan. Bagi Garuda Indonesia, unsur manusia merupakan prioritas utama. Pegawai adalah *human capital*, yang artinya pegawai Garuda Indonesia menyimpan pengetahuan, keterampilan, serta kebiasaan-kebiasaan kerja yang potensial guna mendorong produktivitas Perusahaan. Agar dapat menjadi kapital yang bernilai, yang memberi kontribusi tinggi, setiap pegawai harus mempunyai etos kerja yang tinggi agar dapat menjadi keunggulan bagi Perusahaan.

Engaged in the service industry, Garuda Indonesia acknowledges the importance of human resources in creating a strong and sustainable corporate performance. Therefore, since 2005 the Company has actively redefined its policies and human resources systems in order to be aligned with the Company's grand strategy and objectives. For Garuda Indonesia, people have always been the main priority. Employees can be viewed as human capital, implying that Garuda Indonesia's employees have knowledge, skills and potential work habits that can support the Company's productivity. In order to become valuable capital with a strong contribution to the organization, every employee has to have a healthy work spirit and hence will be competent enough for the organization.

Tantangan lain yang harus dicapai oleh perusahaan untuk menjadi organisasi yang berkinerja tinggi (*High Performing Organization*) adalah dengan mempersiapkan *Future Leaders* dan *Competence People*, melalui implementasi sistem pengelolaan bisnis dan sekaligus sistem pengelolaan pegawai yang unggul sehingga strategi perusahaan, nilai-nilai budaya, proses-proses dan insan Garuda Indonesia dapat saling bersinergi menciptakan kinerja yang tinggi.

Other challenges that need to be anticipated to become a high performing organization is preparing future leaders and competent people through the implementation of business management and strong employee management systems so that the Company's strategy, corporate values, processes and employees can create a synergy to record sound performance.

Demi tercapainya program *Quantum Leap* 2014 dan pertumbuhan Garuda Indonesia yang berkelanjutan, maka merupakan hal yang mutlak bahwa Garuda Indonesia harus menjadi "*high performance organization*" yang ditunjang oleh Karyawan Garuda Inonesia yang *competent dan helpful, high perform & care, pro-active, innovative & extra mile* dan berlandaskan nilai-nilai perusahaan FLY-HI.

In order to reach Quantum Leap 2014 and to create a sustainable growth, it is undeniably important for Garuda Indonesia to become a high performance organization through highly competent, helpful, high perform & care, pro-active, innovative & extra mile employees, based on FLY-HI corporate values.

Pembenahan sumber daya manusia dimulai dengan memetakan karyawan sesuai dengan kompetensi dan minatnya guna memudahkan pengembangan karyawan. Pemetaan ini bisa mengetahui posisi karyawan-karyawan untuk pengembangan guna mendukung pembentukan organisasi berkinerja tinggi terhadap kinerja Perusahaan. Selanjutnya karyawan terpilih ini dibekali dengan pelatihan dan pengembangan "*Management Development Program*" atau "*Professional Development Program*" sehingga mereka dapat terus berkembang dan memberikan kemampuan terbaiknya bagi organisasi.

The reengineering of human resources starts with mapping employees according to their competencies and interests. This mapping procedure has identified selected employees, who the Company believes able to provide optimum contribution towards the Company's performance. Furthermore, selected employees are provided with a "Management Development Program" or "Professional Development Program" so they can continue to develop their skills and provide their best performance to the organization.

Strategi *Human Capital* dilakukan dari mulai tahap perencanaan, pengembangan, pembuatan sistem dan prosedur, pengelolaan karir dan rencana suksesi yang diselaraskan dengan strategi bisnis Garuda Indonesia

Human Capital Strategy starts from planning, development, system and procedure creation, career management and succession plan aligned with the Company's business strategy to realize its vision

Sumber Daya Manusia
Human Capital

dalam rangka mewujudkan visi dan misi Perusahaan. Program pelatihan bagi karyawan didasarkan pada kebutuhan pengembangan individu untuk menunjang keberhasilan kinerja dan karir. Selain itu program pengembangan bagi calon pemimpin masa depan disiapkan melalui program pengembangan manajemen. Dengan sistem *reward* dan penilaian kinerja yang terintegrasi maka SDM sebagai *human capital* dapat mengeluarkan seluruh potensi dan kompetensi yang dimilikinya untuk memberikan hasil kerja yang menunjang keberhasilan Perusahaan.

and mission. The training program for employees is based on the needs for individual development to support strong performance and career. In addition, development programs for future leader are prepared through management development programs. With an integrated reward and performance evaluation system, employees, as human capital, can deliver their potential and competence to bring support to the Company's performance.

Perubahan sistem dan prosedur yang dilakukan adalah dalam hal sistem dan kebijakan rekrutmen yang baru yang disusun agar dapat sejalan dengan pasar, khususnya di tengah ketatnya persaingan di industri penerbangan dewasa ini. Sistem rekrutmen yang baik diyakini akan memelihara ketersediaan karyawan yang kompeten dan siap menghadapi perubahan, memiliki integritas yang dipersyaratkan dalam filosofi dan nilai-nilai yang diyakini setiap insan Garuda Indonesia yaitu FLY-HI (*Efficient & Effective, Loyalty, Customer Centricity, Honesty & Openness dan Integrity*). Nilai-nilai tersebut yang akan selalu menjadi pedoman bagi setiap insan Garuda Indonesia dalam berperilaku dan bekerja demi mencapai tujuan bersama.

Changes in system and procedure carried out during the year were related to the new system and recruitment policy in line with the market, particularly in the middle of tightening competition in the airline industry today. A good recruitment system is believed to ensure the availability of competent and "willing to change" employees as well as high integrity employees as required in the company's philosophy and values of FLY-HI (Efficient & Effective, Loyalty, Customer Centricity, Honesty & Openness and Integrity). These values are believed to be a guide for every Garuda Indonesia employees to act and work to achieve common goals.

Selain rekrutmen, faktor suksesi juga diperhatikan demi kesinambungan organisasi berkinerja tinggi (*high performance organization*). Perusahaan percaya bahwa pemenuhan kebutuhan akan kuantitas dan kualitas pemimpin masa depan Perusahaan harus dikelola sejak dini dan seorang pemimpin tidak dapat lahir begitu saja, namun harus melalui berbagai persiapan dan pembekalan.

Apart from recruitment, a succession factor is also an important factor to be considered in order to achieve a high performing organization. The Company believes that to be able to have adequate good quality leader in the future, it has to go through a series of preparations.

Management Development Program

Program pengembangan dalam rangka mempersiapkan pemimpin masa depan merupakan investasi yang dilakukan oleh Garuda Indonesia kepada pegawai yang berpotensi tinggi dalam bentuk *Management Development Program* (MDP). Program ini dimaksudkan sebagai salah satu upaya untuk menyelaraskan dengan rencana jangka panjang perusahaan dan sebagai bagian dari Rencana Suksesi.

Management Development Program

Any development program aimed to prepare the future leaders, is an investment directed to employees with high potential. Garuda Indonesia's Management Development Program (MDP) is intended to align with the Company's long term plan and as part of the Succession Plan.

Selama tahun 2009 Garuda Indonesia telah menjalankan MDP dalam beberapa tingkatan, yaitu *Leaders Forum* yang diperuntukkan bagi pegawai satu tingkat di bawah Direksi, yang dilaksanakan setiap bulan;

During 2009, Garuda Indonesia held MDPs in several stages, namely the Leaders Forum which is designed for employees one level below Board of Directors and is held

Operational Leaders Development Program (OLDP) yang diperuntukkan bagi pegawai dua tingkat di bawah Direksi, telah dilaksanakan sebanyak 1 (satu) angkatan dengan periode program selama 6 (enam) bulan; dan *Emerging Leaders Development Program* (ELDP) yang diperuntukkan bagi pegawai tiga tingkat di bawah Direksi, telah dilaksanakan sebanyak 1 (satu) angkatan dengan periode program selama 6 (enam) bulan.

Leaders Forum

Program Leaders Forum dilaksanakan dalam bentuk FORUM yaitu seminar bagi *Vice Presidents* (VP) dan dan *Senior General Managers* (Sr GM) PT Garuda Indonesia untuk menyegarkan dan menajamkan kembali pengetahuan, keterampilan dan kemampuan mereka dalam kepemimpinan dan manajemen stratejik untuk menghadapi berbagai tantangan dan perubahan di industri penerbangan.

Melalui Forum ini, diharapkan peserta:

a. Mampu mengembangkan program inisiatif strategis untuk mendukung visi dan sasaran Perusahaan;
b. Mampu memimpin suatu perubahan yang berdampak positif bagi kelangsungan hidup Perusahaan.

Selama tahun 2009 *Leaders Forum* yang telah dilaksanakan yaitu:

1. *Leaders Forum* 1 tanggal 26 Juni 2009 dengan topik "*Strategic & Transformational Leadership*", pembicara Ibu Octa Melia Jalal, SH., MM., MA dari PPM;
2. *Leaders Forum* 2 tanggal 31 Juli 2009 dengan topik "*Managing Strategic Services*", pembicara Bapak Indra K. Jussi dari SQC (*Service Quality Center*) Indonesia;
3. *Leaders Forum* 3 tanggal 28 Agustus 2009 dengan topik "*Strategic Financial Management*", pembicara Bapak Emirsyah Satar, President & CEO PT Garuda Indonesia (Persero);
4. *Leaders Forum* 4 tanggal 16 Oktober 2009 dengan topik "*Managing Transformational Change*", pembicara Bapak TB Rahmat - Founder Triputra Group;
5. *Leaders Forum* 5 tanggal 20 November 2009 dengan topik "*High Performance Organization*", pembicara Bapak Drs. Chandra Purnama – Direktur Utama Perum Pegadaian.

Operational Leaders Development Program (OLDP)

Operational Leaders Development Program (OLDP) didesain untuk membekali *Senior Manager / General Manager* dengan pengetahuan dan keterampilan yang dibutuhkan untuk menjalankan tugas-tugas manajerial dari kegiatan unit yang berada di bawah wewenangnya.

on a monthly basis; Operations Leaders Development Program (OLDP) is targeted for employees two levels below Board of Directors and was carried out for 1 batch for a six month period; and Emerging Leaders Development Program (ELDP) is designed for employees three levels below Board of Directors and was held for 1 batch for a six month period.

Leaders Forum

The Leaders Forum program is conducted in form of a FORUM, a seminar aimed at Vice Presidents (VP) and Senior Managers (Sr GM) to refresh and sharpen their leadership and strategic management skills in order to face challenges in the airline industry.

Through this forum, participants are expected to:

a. Be able to develop strategic initiatives to support the Company's visions and targets.
b. Be able to direct changes which lead to positive impacts on the sustainability of the Company.

The Leaders Forums conducted in 2009 were as follows:

1. Leaders Forum 1 on June 26, 2009 with the topic "Strategic & Transformational Leadership", and speaker Mrs. Octa Melia Jalal, SH., MM., MA from PPM;
2. Leaders Forum 2 on July 31, 2009 with the topic "Managing Strategic Services", and speaker Mr. Indra K. Jussi from SQC (Service Quality Center) Indonesia;
3. Leaders Forum 3 on August 28, 2009 with the topic "Strategic Financial Management", and speaker Mr. Emirsyah Satar, President & CEO of PT Garuda Indonesia (Persero);
4. Leaders Forum 4 on October 16, 2009 with the topic "Managing Transformational Change", and speaker Mr. TB Rahmat - Founder of Triputra Group;
5. Leaders Forum 5 on November 20, 2009 with the topic "High Performance Organization", and speaker Mr. Chandra Purnama – CEO of Perum Pegadaian.

Operational Leaders Development Program (OLDP)

The OLDP is aimed at providing Senior Managers/ General Manager with the knowledge and skills required to perform managerial tasks at units under their line of authority.

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Melalui program ini diharapkan peserta:
1. Memahami dan menyadari mengenai kekuatan dan *talent* diri sendiri, serta fungsi-peran yang efektif didukung oleh *talent* yang dimiliki dan memanfaatkannya dalam melaksanakan tugas sehari-hari;
2. Mampu melakukan penyelesaian masalah dan proses pengambilan keputusan dengan pola berpikir sistematis dan rasional;
3. Mampu berkomunikasi dengan efektif dalam organisasi;
4. Mampu manganalisa proses bisnis dan manajemen industri penerbangan serta konsekuensi yang ditimbulkannya;
5. Mampu menganalisa dampak aktivitas operasional unit kerjanya terhadap kondisi keuangan perusahaan, dan menggunakan anggaran sebagai alat perencanaan dan pengendalian;
6. Mampu mengembangkan program peningkatan efektivitas proses bisnis unit kerjanya untuk mendukung layanan berkualitas;
7. Mampu mengelola perubahan yang terjadi di dalam unit kerjanya secara efektif;
8. Mampu menjalankan fungsi kepemimpinan yang berorientasi pada peningkatan kinerja unit kerjanya dan pengembangan kemampuan dan kinerja bawahan.

Through this program, participants are expected to:
1. Acknowledge their own talents and strengths and use them effectively to carry out daily tasks.
2. Able to carry out problem solving and decision making process in a systematic and rational manner.
3. Able to communicate effectively in the organization.
4. Able to analyze business processes and airline industry management, determining consequences.
5. Able to analyze the impact of their business unit's operational activities on the Company's financial performance and use budgeting as a tool for financial planning and control.
6. Able to improve the effectiveness of their business units to support quality services.
7. Able to manage changes effectively in their business unit.
8. Able to perform leadership functions to increase performance and develop the skills of subordinates.

Program OLDP *Batch* 1 bagi para Senior Manager (SM) dan *General Manager Branch Office* (GM BO) telah dilaksanakan dengan tahapan kegiatan, yaitu:

1. Tanggal 18 Juni 2009 dilaksanakan *Pre Assessment* dan *Briefing* untuk peserta;
2. Tanggal 29 Juni sampai dengan 9 Juli 2009 dilaksanakan *Workshop* 1 dan *Coaching Session*;
3. Tanggal 10 Juli sampai dengan 5 Agustus 2009 dilaksanakan persiapan *Project Proposal*;
4. Tanggal 10 Agustus dilaksanakan Presentasi *Project Proposal* di depan Tim Penilai (Atasan, Wakil Manajemen, dan PPM);
5. Tanggal 11 – 20 Agustus 2009 dilaksanakan *Workshop* 2I;
6. Tanggal 21 – 13 November 2009 dilaksanakan *Project Implementation*;
7. Tanggal 18 – 19 November 2009 dilaksanakan *Presentasi Project Implementation* di depan Tim Penilai (Atasan, Wakil Manajemen, dan PPM).

Batch 1 of the OLDP program for Senior Managers (SM) and General Manager Branch Office (GM BO) was carried out in several stages as follows:

1. June 18, 2009: Pre Assessment and Briefing for participants;
2. June 29 - July 9, 2009: Workshop 1 and Coaching Session;
3. July 10 - August 5, 2009: Preparations for Project Proposal;
4. 10 August 2009: Presentations of Project Proposal to Assessment Team (Chairman, Management Representatives, and PPM);
5. 11 – 20 August 2009: Workshop 2I;
6. 21 – 13 November 2009: Project Implementation;
7. 18 – 19 November 2009: Presentation of Project Implementation to Assessment Team (Chairman, Management Representatives, and PPM).

Emerging Leaders Development Program (ELDP)

Program ELDP *Batch* 1 yang diikuti oleh Manager dan Supervisor telah dilaksanakan dengan tahapan kegiatan, yaitu:

1. Tanggal 19 Oktober 2009 dilaksanakan Pre Assessment dan Coaching kepada para peserta;
2. Tanggal 20 - 30 Oktober 2009 dilaksanakan *Classroom Training* I;
3. Tanggal 2 November sampai dengan 1 Desember 2009 dilaksanakan persiapan *Project Proposal;*
4. Tanggal 2 - 11 Desember 2009 pelaksanaan *Classroom Training* II;
5. Tanggal 12 Desember 2009 sampai dengan 11 April 2010 dilaksanakan *Project Impelementation*.

Emerging Leaders Development Program (ELDP)

Batch 1 of the ELDP Program was attended by Managers and Supervisors. The program is carried out in several stages as follows:

1. October 19, 2009: Pre Assessment and Coaching;
2. 20 - 30 October 2009: Classroom Training I;
3. November 2 - December 1, 2009: Project Proposal preparations;
4. 2 - 11 December 2009: Classroom Training II;
5. December 12, 2009 - April 11, 2010: Project Implementation.

Dalam pelaksanaan program OLDP maupun ELDP, pegawai peserta MDP bersama-sama dengan atasan masing-masing merumuskan penugasan yang akan dijalankan selama periode program. Sedangkan aktivitas belajar yang dilaksanakan untuk mendukung tercapainya sasaran penugasan yang dijalankan tersebut meliputi:

- Pelatihan dalam kelas
- Studi kasus
- Penugasan-penugasan khusus individu, bisa berupa *action research*, kegiatan inovasi, dan lain-lain
- Belajar mandiri, yang terprogram seperti *e-learning* maupun kegiatan lain seperti membaca buku, mempelajari SOP/SLA dan sebagainya
- Belajar dengan berbagi (misalnya mengisi *sharing session* diantara peserta program)

In implementing the ELDP or OLDP programs, MDP participants together with their respective superiors are formulating assignments which will run during the program period. Learning activities undertaken to support the achievement of the target assignments include:

- In-class training
- Case studies
- Individual assignments such as research and innovations
- E-learning
- Sharing sessions

Sumber Daya Manusia
Human Capital

- Belajar melalui proses *coaching* atau mentoring secara periodik dengan atasan sebagai *Learning Facilitator* dan dengan mentor eksternal mengenai implementasi tugas (*assignment*)
- Belajar melalui partisipasi dalam rapat (karena pada umumnya membahas permasalahan dan mencari solusi).
- Mempresentasikan kepada wakil manajemen, atasan dan mentor eksternal mengenai tugas yang akan dilaksanakan selama program dan laporan hasil akhir implementasi tugas.

- Learning through the coaching process or periodic mentoring with their respective supervisors as Learning Facilitator and with external mentors about the implementation of assignments.
- Learning through participation in meetings.
- Presenting to management representatives, supervisors and an external mentor on the duties to be undertaken during the program and reporting the final results.

Hasil dari program MDP tersebut berupa:
- Perbaikan terhadap sistem yang sudah ada untuk meningkatkan nilai efektif dan efisien;
- Menciptakan inovasi, misalnya suatu sistem baru yang dapat mendukung kinerja perusahaan.

The results of these MDP programs were:
- Improvement on existing systems that enhance efficiency and effectiveness;
- Promote innovation, for instance, new systems that can support Company performance.

Sebagai perusahaan penerbangan yang sangat mengutamakan keselamatan, kenyamanan melalui pelayanan kepada pelanggan, maka kualifikasi para profesional terutama yang menjalankan operasional penerbangan harus selalu dijaga, diuji dan dipertahankan. Karenanya, mereka wajib mengikuti pelatihan yang dipersyaratkan (*mandatory training*) untuk menjaga kualifikasi maupun pelatihan untuk pengembangan.

Being a company that emphasizes safety and comfort delivered to the customers, the qualification of frontliners have to be ensured, checked and maintained. Therefore, they are required to join mandatory training to keep up their qualifications as well as to participate in development training.

Pelatihan bagi Awak Pesawat

Untuk menjaga kualifikasi dan kompetensi maka Awak Pesawat, yaitu Penerbang dan Awak Kabin, diwajibkan menjalani "*recurrent training*" yang dilaksanakan secara periodik.

Aircraft Crew Training

To maintain the qualifications and competencies of the aircraft crew; the pilots and cabin crews are required to undergo periodic "recurrent training".

Setiap Penerbang wajib menjalani cek kualifikasi sebanyak 2 kali dalam periode 12 bulan, yang terdiri dari uji kecakapan/keterampilan terbang untuk tujuan menjaga tingkat *proficiency* penerbang dan uji kesehatan. Selain itu setiap penerbang juga harus menjalani training di kelas sebagai persyaratan untuk memastikan kualifikasi dan kompetensi sebagai penerbang.

Each pilot is required to undergo qualification check twice a year, which includes flying skills to maintain their proficiency level as well as medical testing. In addition, each pilot has to attend in-class training as a requirement to maintain competencies.

Sedangkan setiap Awak Kabin harus menjalani cek kualifikasi sebanyak 1 kali dalam periode 12 bulan, yang terdiri dari pengecekan terhadap kualifikasi dalam hal keselamatan penerbangan, aspek layanan dan uji kesehatan.

Meanwhile, cabin crews are required to take a qualification check once a year, consisting of qualification on flight safety regulations, services, and medical check-ups.

Selama tahun 2009 telah dilaksanakan *recurrent training* kepada Awak Pesawat. *Training* dibagi menjadi 223 kelas pilot dan 606 kelas awak pesawat.

Jumlah *recurrent training* pada tahun 2009, untuk penerbang meningkat 28% sedangkan untuk awak kabin meningkat 25% dibandingkan tahun 2008.

Pelatihan bagi Para Frontliners

Untuk meningkatkan pelayanan kepada pelanggan, Garuda Indonesia memberikan pelatihan *service attitude for frontliners* kepada seluruh *frontliners*.

Pelatihan ini bertujuan untuk membentuk *professional image* para *frontliners* yang nantinya akan membentuk *company image* Garuda Indonesia. Pelatihan ini diberikan berupa perilaku layanan, tata cara berpenampilan dan berbusana secara profesional yang mencerminkan budaya FLY-HI.

Selama tahun 2009 telah dilaksanakan pelatihan *service attitude* bagi *frontliners* Garuda Indonesia dan juga *frontliners* dari pihak ketiga yang melayani "*ground handling*", dengan total jumlah peserta 855 orang yang dilaksanakan dalam 45 angkatan.

During 2009, the Company conducted the Recurrent Training for all pilots and cabin crews. The training was divided into 223 pilot classes and 606 classes for cabin crews.

Recurrent training for pilots increased by 28% in 2009, while for cabin crew it grew by 25% compared to that in 2008.

Training for Frontliners

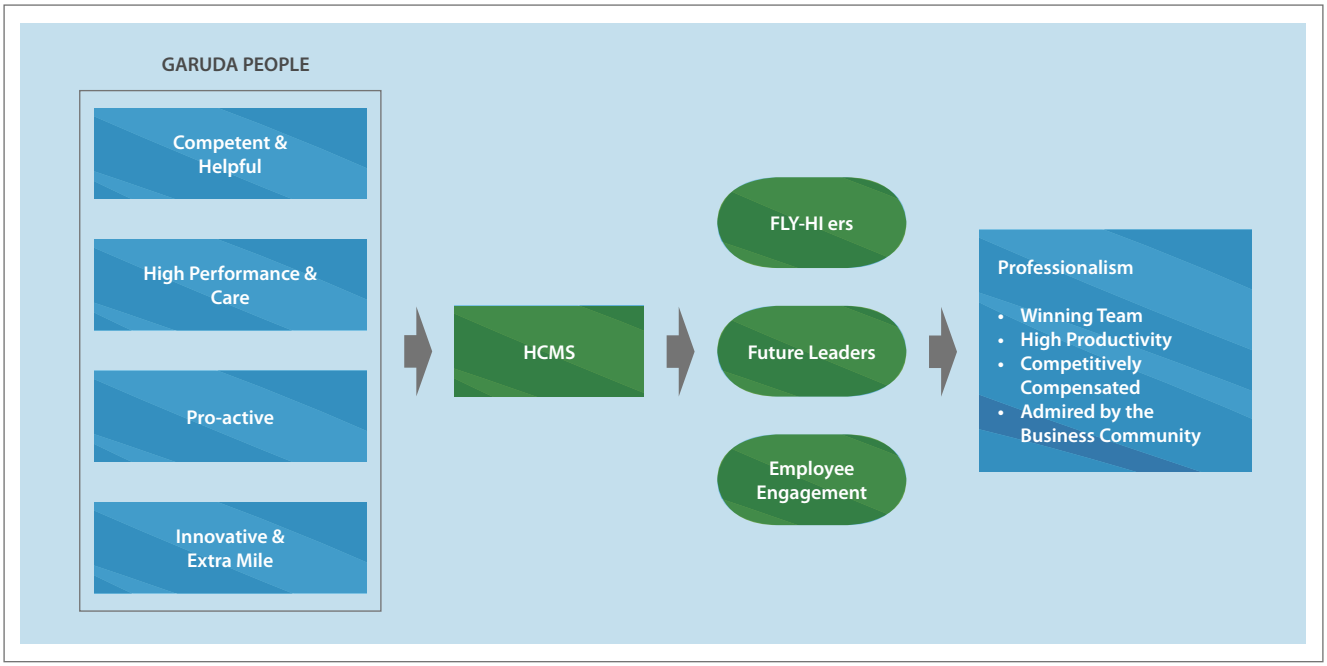
To improve the quality of service to its customers, Garuda Indonesia provides service attitude training to all its frontliners.

The objective of the training is to establish a professional image for frontliners which will shape Garuda Indonesia's Company image. The training is in a form of service attitudes as well as dress and appearance code of conduct to reflect the FLY-HI culture.

During the year 2009 around 855 participants joined the training, which was conducted in 45 batches. Participants include frontliners from Garuda Indonesia as well as from third-parties who do "ground handling".

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Human Capital Management System (HCMS)



Insan Garuda Indonesia di dalam melaksanakan bisnisnya berlandaskan nilai-nilai FLY-HI, yang mempunyai perilaku *competent & helpful, high performance & care, proactive, innovative & extra mile*, sehinga selanjutnya dengan *Human Capital Management System* mampu menciptakan kader-kader pemimpin yang berkualitas di masa yang akan datang serta perusahaan mampu menciptakan suasana "*engage*" kepada insan Garuda Indonesia, dimana pegawai dan mantan pegawainya dimanapun berada selalu memberikan kontribusi yang terbaik bagi perusahaan.

In performing their tasks, Garuda Indonesia employees use FLY-HI values as their guide, which consists of competent & helpful, high performance & care, proactive, innovative & extra mile attitudes. Hence, under the Human Capital Management system they will be able to become quality leaders in the future as well as to create an "engaged" feeling among employees so that employees and ex employees can always deliver their best to the organization.

Komposisi Tim yang Tangguh

Garuda Indonesia selalu berupaya memperbaiki sistem rekrutmennya sehingga dapat menjamin ketersediaan karyawan yang kompeten dan berdaya saing tinggi. Selain itu Perusahaan juga berupaya memiliki komposisi karyawan yang tepat demi tercapainya organisasi berkinerja tinggi. Per akhir Desember 2009, Perusahaan memiliki 4.668 karyawan tetap, mengalami penurunan dibandingkan dengan posisi per akhir Desember 2008 sebanyak 5.355 orang. Sebanyak 533 orang mengikuti program *Second Career*.

A Solid Team Composition

Garuda Indonesia is determined to improve the recruitment system to ensure the availability of highly competitive employees. The Company also seeks to have the right composition of employees to achieve high-performing teams. As of December 2009 the Company had 4,668 permanent employees compared with 5,355 in 2008. A total of 533 personnel participated in the second career program.

Jumlah Karyawan berdasarkan Profesi
Total Employees based on Profession

No		Profesi Profession	Tetap Permanent		CAPEG Employee Candidate		Kontrak Contractual		Siswa Student	
			2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
A	1	Pilot & Copilot								
		Aktif Active	538	546	4		37	17	109	58
		Diperbantukan Special Assignment	-	-	-	-	-	-	-	-
		Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	-	-	-	-	-	-	-	-
	2	Cabin Attendance	-	-	-	-	-	-	-	-
		Aktif Active	1.428	1.546	-	-	114	67	270	57
		Cuti Gravida Paid Leave	51	76	-	-	-	-	-	-
		Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	15	35	-	-	-	-	-	-
	3	Sales & Promotion	722	695	-	-	42	11	-	-
	4	Airport Handling	369	400	-	-	28	6	-	-
	5	Maintenance & Engineering	89	100	-	-	13	4	-	-
	6	All Other Personnel	1.097	1.502	9	1	82	59	-	-
		Cuti Diluar Tanggungan Perusahaan Unpaid Leave	-	3	-	-	-	-	-	-
		Pegawai diperbantukan Special Assignment	28	23	-	-	10	-	-	-
		Jumlah Peg. Garuda Indonesia (A) **Total Garuda Indonesia's Employee (A)**	4.337	4.926	13	1	326	164	379	115
B	1	SBU GSM	42	64	-	-	17		-	
	2	SBU GARUDA CARGO	279	354	-	-	16		-	
	3	SBU Citilink	9	10	-	-	-		-	
		Pilot	1	1	-	-	35	2	3	4
		Cabin Crew	-		-	-	-	2	50	51
		Jumlah SBU (B) Total SBU (U)	331	429	-	-	68		53	55
		Total Pegawai Garuda Indonesia (A+B) **Total Garuda Indonesia's Employee (A+B)**	4.668	5.355	13	1	394	164	432	170

Jumlah Karyawan berdasarkan Pendidikan
Total Employees based on Education

Pendidikan Education	2009	2008
S3 PhD Degree	4	3
S2 Master Degree	284	309
S1 Bachelor Degree	1.310	1.340
Diploma	600	566
SLTA High School	3.309	3.500
Jumlah Total	5.507	5.718

Pembelajaran dan Pengembangan

Sistem pembelajaran dan pengembangan karyawan pada dasarnya diselaraskan dengan kebutuhan perusahaan dan bermuara pada strategi perusahaan. Strategi perusahaan ini disusun dengan menggunakan pendekatan "*Balanced Scorecard*", dimana pembelajaran sudah menjadi bagian yang koheren (perspektif "*Learning & Growth*" dalam konteks "*Balanced Scorecard*").

Learning and Development

Learning and development systems for employees conform with the needs of the organization and are directed toward Company strategy. This strategy is designed using a Balanced Scorecard approach, whereby learning has become part of integrated learning. The need for learning at the corporate level is then translated

Sumber Daya Manusia
Human Capital

Kebutuhan akan pembelajaran di tingkat korporat kemudian diterjemahkan ke dalam masing-masing unit kerja, demikian seterusnya hingga mencapai tingkat individu dengan cara membandingkan kebutuhan perusahaan dengan apa yang sudah dimiliki oleh masing-masing individu. Ketika terdapat kesenjangan, maka hal tersebut dijadikan indikator kebutuhan pembelajaran bagi karyawan.

Peningkatan kompetensi dan daya saing perusahaan diyakini tidak hanya menjadi tanggung jawab manajer lini, namun merupakan tanggung jawab seluruh individu di dalam organisasi. Proses ini dilaksanakan secara berkesinambungan dan konsisten melalui program pelatihan dan pengembangan yang tepat dan terstruktur. Dengan demikian, diharapkan manajemen pembelajaran yang ada mampu membentuk budaya belajar melalui "*high impact learning organization*". Secara berkala Perusahaan melakukan evaluasi terhadap standar acuan pengembangan pegawai dan keseluruhan investasi pembelajaran demi memastikan efektivitasnya, khususnya dalam meningkatkan iklim pembelajaran yang kondusif. Komitmen yang kuat dari manajemen diwujudkan dalam bentuk penyediaan beberapa fasilitas pelatihan, di antaranya sistem pembelajaran elektronis "(*learning content management system*)" dan pusat pembelajaran Garuda Indonesia Training Center. Selama tahun 2009, jumlah modul "*e-learning*" telah mencapai 40 bahasan dan diakses oleh 3.533 karyawan, jauh melebihi dari target yang ditetapkan. Pengembangan juga dilakukan dalam perangkat keras pendukung (*server*) untuk mengakomodasi kebutuhan "*e-learning*" yang semakin besar.

into respective work units, and so forth, until it reaches individual level through comparing the needs of the Company with the talent of each individual. When there is a discrepancy, a signal for a learning need for each employee is given.

The improvement in competencies and competitiveness is not only the responsibility of line managers but also all individuals within organization. This process is conducted continuously and consistently through appropriate and structured training and development programs. Therefore, the existing learning management is expected to be able to build a learning culture through a high impact learning organization. Regularly, the Company conducts evaluation on standards of employee development and overall learning to ensure effectiveness, particularly in increasing conducive learning. A strong commitment from the management is manifested through the establishment of training facilities, including an electronic learning system "(learning content management system)" and Garuda Indonesia Training Center (GITC). During year 2009, the number of "e-learning" modules reached 40 discussions, which was accessed by 3,533 employees, higher than target. This development was also done using hardware support (servers) to accommodate the greater needs for "e-learning".

Ground & Simulator Training (Student Hours)

Jenis Pelatihan Training Type	2009	2008
Ground Training	604.017	396.010
Simulator Training	9.799	3.761
Jumlah Total	613.816	399.771

Investasi Bagi Karyawan

Garuda Indonesia memiliki komitmen tinggi untuk senantiasa mengembangkan kemampuan dan kapabilitas dari karyawannya. Perusahaan memandang komitmen ini sebagai investasi demi memelihara pertumbuhan yang berkelanjutan. Setiap tahun perusahaan mengalokasikan dana khusus untuk pengembangan karyawannya. Selama tahun 2009, jumlah dana yang dikeluarkan untuk pengembangan human capital mencapai Rp Rp 54,5 miliar, yang terdiri dari pelatihan dan biaya pengembangan fasilitas.

Investment in Employees

Garuda Indonesia is highly committed to continuously develop the ability of its employees. The Company foresees this commitment as an investment in order to maintain sustainable growth. The Company has also allocated a budget for employee development. In 2009, around Rp154.4 billion was spent for the development of Human Capital consisting of training and facility development expenses.

Perlakuan yang Adil dan Setara bagi Seluruh Karyawan

Garuda Indonesia memiliki komitmen tinggi untuk senantiasa memberikan perlakuan yang adil dan setara bagi seluruh karyawannya. Perusahaan memberikan kesempatan yang sama bagi setiap karyawan untuk mengembangkan diri dan menunjukkan potensi terbaiknya bagi organisasi. Perusahaan juga memiliki standar pencapaian (*Key Performance Indicator* - KPI) yang transparan sehingga setiap individu memahami apa yang harus dilakukan demi mencapai tujuan organisasi serta bisa mengukur penghargaan yang akan diterima oleh mereka jika KPI tersebut dipenuhi. Dengan demikian, seluruh karyawan dapat bekerja dalam lingkungan yang kondusif dan memberikan kinerja terbaiknya demi mendukung tercapainya *high performance organization*.

Prospek ke Depan

Garuda Indonesia akan terus melakukan evaluasi dan pemantauan terhadap sistem *Human Capital Management*nya demi memastikan terpeliharanya produktivitas karyawan yang tinggi. Beberapa inisiatif baru akan diluncurkan di tahun 2010 seperti "*Whistle Blower*" dimana setiap karyawan dapat memberikan masukan terhadap karyawan lainnya, termasuk jajaran direksi dan komisaris tanpa kekhawatiran bahwa identitasnya diketahui oleh orang yang bersangkutan karena program ini akan dikelola oleh pihak ketiga dan akan menjadi masukan yang berharga bagi perkembangan organisasi di masa datang.
Selain itu, sistem remunerasi juga akan terus dikembangkan selaras dengan perkembangan pasar sehingga Garuda Indonesia dapat tetap menjadi "*Employers of Choice*" bagi para pencari kerja di Indonesia.

Rencana lainnya adalah menerapkan *Total Rewards* yaitu seluruh penghargaan yang diberikan oleh Perusahaan, baik itu berupa transaksional ataupun relasional, sehingga bisa menarik, memotivasi dan mempertahankan pegawai. Dengan demikian, hal ini dapat mendukung pelaksanaan strategi bisnis hingga menjadi kinerja bisnis serta menciptakan kinerja yang berkesinambungan, sementara kontribusi pegawai terhadap keberhasilan dan pertumbuhan Perusahaan ini nantinya akan dinilai dan diberikan penghargaan.

Fair and Equal Treatment for All Employees

Garuda Indonesia has a high commitment to constantly provide fair and equal treatment for all employees. The Company provides equal opportunities for every employee to develop themselves and show their full potential to the organization. The Company also has a standard of achievement (Key Performance Indicators - KPIs) that are transparent so that each individual understands its duty in order to achieve organizational goals and be able to measure the awards they should receive when these KPIs are met. These ensure that all employees can work in a conducive environment and present their best performance to support the achievement of a high performance organization.

Outlook

Garuda Indonesia will continue to conduct evaluation and monitoring of its Human Capital Management system to ensure the maintenance of high labor productivity. Several new initiatives will be launched in 2010 such as a "Whistle Blower" program in which every employee can provide input to others, including the Board of Directors and Commissioners, without concern that their identity will be known, as this program will be managed by third parties. This will also act as valuable input for future development of the organization. Meanwhile, the remuneration system will also continously develop on par with the market so that Garuda Indonesia can maintain its position as Employer of Choice for job seekers in Indonesia.

Another plan is the implementing of Total Rewards or appreciation given by the Company, either in form of measures or plans to attract, increase motivation and retain employees. This will support the implementation of a business strategy to increase business performance and create sustainable performance, while the contribution of each individual toward the Company's success and growth will be accordingly evaluated and appreciated.

Teknologi Informasi
Information Technology

Selama tahun 2009 Garuda Indonesia aktif meluncurkan beragam produk dan layanan di bidang Teknologi Informasi yang mendukung pelaksanaan strategi "*turnaround*".

16 Januari 2009

Peluncuran layanan internet booking and payment.
The launching of internet booking and payment services.

During 2009 Garuda Indonesia actively launched various products and services in Information Technology that supported the implementation of the Turnaround strategy.

Program pengembangan dan penerapan teknologi informasi yang dilakukan oleh Garuda Indonesia sepanjang tahun 2009 pada dasarnya diarahkan untuk mendukung strategi bisnis yang telah ditetapkan. Selaras dengan strategi bisnis "*turnaround*" yang dicanangkan untuk tahun 2009, berbagai macam produk dan layanan di bidang Teknologi Informasi diarahkan untuk mendukung pelaksanaan strategi ini.

Secara garis besar, pengembangan teknologi informasi Perusahaan bermuara kepada tiga hal yakni adalah *operational excellence*, *customer intimacy and product innovation*. Di bidang *operational excellence*, dalam rangka menyelaraskan penerapan Sistem dan Teknologi Informasi sepanjang tahun 2009 dilakukan beberapa inisiatif penerapan teknologi informasi yang meliputi peningkatan proses otomatisasi dan menghilangkan ketergantungan kegiatan manual serta memberikan

The development and implementation of the Information Technology (IT) program at Garuda Indonesia throughout 2009 was primarily aimed to support the business strategy in place. In accordance with the "turnaround" business strategy stated for 2009, various IT products and services were directed toward the implementation of this strategy.

In general, the Company's IT development concentrated on three things: operational excellence, customer intimacy, and product innovation. In the field of operational excellence, in an effort to align the implementation of the IT system, the Company performed initiatives including strengthening the automation process and reducing dependency on manual activities as well as providing easy

kemudahan dokumentasi, standarisasi proses dengan implementasi beberapa aplikasi sistem informasi seperti:

- Pemutakhiran aplikasi pencatatan pendapatan penumpang *Passenger Revenue Accounting System and Reporting* yang terintegrasi dan sesuai dengan peraturan dan prosedur organisasi penerbangan dunia *The International Air Transport Association* (IATA)
- Mengembangkan aplikasi pengelolaan sumber daya manusia *Employee & Manager Self Service System*, *Employee Performance System & Cockpit Crew Appraisal* untuk memberikan kemudahan pengelolaan dan pengawasan kinerja pegawai lebih optimal.
- Pengembangan fungsi dan modul aplikasi *Enterprise Resource Plan* dalam rangka pemenuhan kebutuhan pengelolaan dan perawatan teknis pesawat (*Maintenance & Engineering*).
- Mengembangkan dan mengimplementasikan aplikasi *Fuel Online Garuda* (FOGA) di seluruh kantor cabang untuk memberikan kemudahan pengelolaan dan kontrol penggunaan bahan bakar pesawat disetiap penerbangan yang ada.
- Implementasi IOCS (*Integrated Operations Control System*) pada kegiatan operasional penerbangan untuk meningkatkan *operational excellence* di *Operation Management* khususnya yang meliputi penjadwalan penerbangan dan rotasi pesawat.
- Perencanaan dan *strategic mapping* teknologi sistem *Enterprise Resource Plan* (ERP) versi terakhir untuk keselarasan perkembangan teknologi terkini yang memberikan dampak efisiensi pembiayaan pemeliharaan sistem aplikasi ERP.
- Pemutakhiran teknologi dari infrastruktur komunikasi jaringan domestik dan internasional berbasis teknologi *Internet Protocol* (IP) yang memberikan dampak efisiensi pembiayaan jaringan komunikasi.

Inisiatif lainnya yang dilakukan di tahun 2009 adalah program *Laptop on Board* yang merupakan *sub program* dari *structure and weight management* dari unit teknik dimana laptop yang diletakkan di *cockpit* akan menggantikan *hardcopy document* untuk manual teknik.

Selain itu, pada tanggal 16 Januari 2009, dalam rangka mendukung *area Customer intimacy* and *product innovation* misalnya, perusahaan meluncurkan layanan *online Internet Booking & Payment* (IBP) yang memberikan kemudahan bagi pelanggan untuk melakukan reservasi dan pembelian tiket melalui internet. Selain itu, Garuda Indonesia juga melakukan transformasi sistem *check in* yang menawarkan pilihan layanan baru kepada pelanggan dengan menyediakan layanan mandiri berupa *Kiosk/Self Service check in* dan berbagai persiapan untuk

documentation and process standardization by implementing some IT application as follows:

- Updating passenger revenue reporting application: "Passenger Revenue Accounting System and Reporting", which was integrated to conform with the regulation and procedure of the world's airline organisation, The International Air Transport Association (IATA).
- Developing human resource management application: "Employee & Manager Self Service System, Employee Performance System & Cockpit Crew Appraisal" to make management and supervision of staff performance easy to perform.
- Developing function and module application Enterprise Resource Plan in order to fulfill the need for aircraft management as well as maintenance & engineering
- Developing and implementing Online Fuel Garuda (FOGA) application at all branch offices to provide ease of management and control of aircraft fuel use for every flight.
- IOCS Implementation (Integrated Operations Control Systems) on the operational aviation activities to improve operational excellence in Operations Management, particularly related to flight schedules and aircraft rotation.
- Planning and strategic mapping for the latest version of an Enterprise Resource Plan (ERP) system to align with the recent technology that promotes cost efficiency in the maintenance of the ERP application system.
- Communicating infrastructure updates by IP-based technology for both domestic and international networks which promotes cost efficiency in the communication network.

Other initiatives accomplished in 2009 were the Laptop on Board program which was a sub program from the structure and weight management of a technical unit where a laptop was stationed in the cockpit to replace hardcopy documentation.

Furthermore, on January 16, 2009, in order to support Customer Intimacy and Product Innovation, the Company introduced the Internet Booking Engine (IBE) service to provide its customers with convenience in making reservations and ticket purchases via the internet. Additionally, Garuda Indonesia also transformed its check in system by offering new services to customers through Kiosk/Self Service Check in as well as preparations to launch Mobile Commerce (Booking and Payment). In order to support these services, the Company

Teknologi Informasi
Information Technology

peluncuran layanan *Mobile Commerce (Booking and Payment)*. Untuk mendukung layanan ini, Perusahaan melakukan program pemutakhiran informasi dan teknologi komunikasi dengan mengubah teknologi *booking engine* konvensional menuju teknologi berbasis *Service Oriented Architecture* (SOA).

completed a renewal program for its information and communication technology by changing the legacy booking engine system to a Service Oriented Architecture (SOA)-based technology.

Terobosan lain yang tidak kalah penting di bidang teknologi informasi adalah penerapan aplikasi *e-Procurement* dan *e-Auction* untuk setiap proses pengadaan yang dilakukan di lingkungan Garuda Indonesia. Dengan digunakannya aplikasi ini, maka proses pengadaan barang dan jasa akan berlangsung secara transparan, sesuai dengan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG). Selain itu, aplikasi ini mendukung program efisiensi yang tengah digalakkan di dalam organisasi.

Another breakthrough that was equally essential for the IT field was the e-Procurement and e-Auction program used for each and every procurement process carried out at Garuda Indonesia. By utilizing this program, procurement of goods and services would continue to be processed in a transparent way according to Good Corporate Governance (GCG) principles. Moreover, this program could also support an efficiency program which is widely encouraged in the organization.

Disamping itu, Garuda Indonesia juga terus melakukan perbaikan dan penyempurnaan terhadap layanan *online* melalui situs internetnya (*website*) sehingga para pelanggan dapat memperoleh informasi terkini tentang Perusahaan serta program-program baru yang ditawarkan oleh Perusahaan. Upaya ini membuahkan hasil dengan diperolehnya penghargaan sebagai *Best of The Best Website* BUMN Terbaik dari Kementrian Negara BUMN pada tahun 2009.

Garuda Indonesia also continues to strive for improvement and perfection of its website so that all customers can extract the most recent information on the Company as well as new programs being offered. This initiative was quite a success as reflected in the award obtained by the Company as Best of The Best Website SOE from the SOE Ministry in 2009.

Prospek ke Depan

Untuk tahun 2010 ke depan pengembangan IT akan tetap memperhatikan fokus kebutuhan bisnis yang meliputi: *operational excellence, customer intimacy*, dan *product innovation*. Beberapa inisiatif yang akan dijalankan adalah sebagai berikut:

- Implementasi aplikasi *Enterprise Resource Plan* versi terakhir yang berbasis teknologi *Service Oriented Architecture* (SOA) dan memberikan fitur-fitur baru yang selaras dengan prinsip-prinsip pengelolaan sistem keuangan yang mengacu pada standar pasar modal dan prinsip-prinsip pelaporan keuangan (global) yaitu IFRS *Compliance*: *International Financial Reporting Standards* untuk mendukung rencana perusahaan untuk *initial public offering* (IPO) dan peningkatan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG).
- Implementasi iMRO, *(integrated Maintenance, Repair, and Overhaul*) untuk meningkatkan *operational excellence* di bidang pengelolaan dan perawatan teknis pesawat (*Maintenance & Engineering*) yang terintegrasi baik dimulai dari perencanaan perbaikan pesawat, dokumentasi teknis perawatan sampai ke tindakan perbaikan yang dilakukan.

Outlook

For 2010 IT development will remain focussed on main business needs consisting of: operational excellence, customer intimacy, and product innovation. Initiatives to be implemented are as follows:

- Implementing the latest SOA-based technology for Enterprise Resource Plan and offering new features which align with principles of financial system management that follow capital market standard and principles of global financial reporting standard known as IFRS (International Financial Reporting Standards) to support the Company's plan to have an Initial Public Offering (IPO) and strengthen the implementation of GCG principles.
- Implementing iMRO, (Integrated Maintenance, Repair and Overhaul) to improve operational excellence in Aircraft Maintenance and Engineering which will be integrated from aircraft refurbishment plans, to documentation until execution.

- Melanjutkan implementasi IOCS (*Integrated Operations Control System*) untuk meningkatkan *operational excellence* di *Operation Management* khususnya pengelolaan awak kabin pesawat.
- Melakukan implementasi PSS (*Passenger Service System*) yang mutakhir untuk meningkatkan *operational excellence* di area operasional reservasi dan laporan pendapatan (*Revenue Management System*) sebagai persiapan untuk bergabung ke salah satu aliansi dunia *global alliance* (*Skyteam*).
- Untuk menyediakan informasi yang akurat, tepat waktu dan lengkap untuk mendukung proses pengambilan keputusan dan analisa pelaporan manajemen, dilakukan penerapan teknologi *Business Intelligence* (BI) terhadap implementasi aplikasi *Performance Management System* (PMS) dan *Route Profitability Analysis*.
- Pemutakhiran teknologi komunikasi dan kegiatan perkantoran melalui penerapan *Unified Communication* (UC) untuk mendukung integrasi dan kolaborasi penggunaan teknologi informasi.
- Perencanaan dan implementasi aplikasi muatan barang (*Cargo IT integrated solution*) yang terintegrasi dalam rangka tersedianya informasi kapasitas cargo berdasarkan pasar, segmentasi pelanggan, tipe muatan/ barang secara akurat dan *real time* untuk perencanaan pengangkutan cargo yag efektif guna memaksimalkan pendapatan.
- Pengembangan pilihan-pilihan teknologi untuk interaksi dengan pelanggan, seperti pengenalan dan pengembangan penggunaan *internet dan mobile commerce*.
- Perencanaan implementasi *Customer Relationship Management* (CRM) melalui tahapan *business process strategy & roadmap* CRM yang selaras dengan strategi bisnis Perusahaan.
- Perluasan implementasi *social media technology and solution* melalui teknologi unified communication di beberapa kantor cabang (*branch offices*).
- Pengembangan dan perluasan layanan bagi pelanggan serta pemutakhiran teknologi dengan melakukan Redesign & *Reengineering* layanan *online Internet* & *Mobile Booking Payment*.

Dengan keseluruhan inisiatif ini, diharapkan TI perusahaan akan semakin berkembang, sehingga menempatkan Garuda Indonesia sebagai maskapai penerbangan dengan TI tercanggih di Indonesia.

- Further implementation of IOCS (Integrated Operations Control System) to enhance operational excellence in Operations Management, particularly cabin crew management.
- Implementing updated PSS (Passenger Service System) to improve operational excellence in the area of reservations and RMS (Revenue Management System) as a preparation to join one of the global alliances (Skyteam).
- To provide accurate, timely and complete information to support decision-making processes and management reporting analysis, through Business Intelligence (BI) technology on the Performance Management Application System (PMS) and Route Profitability Analysis.
- Updating communication and office used technology through a UC (Unified Communication) application to support integration and collaboration for IT utilization.
- Planning and Implementing Cargo IT integrated solutions in order to have cargo capacity information based on market, passenger segmentation, type of goods and be real time for effective cargo planning to maximise revenue.
- Developing technology alternatives to interact with customers, such as introducing and developing internet and mobile commerce applications.
- Planning for Customer Relationship Management application through business process strategy & roadmapping that is in line with the Company's business strategy.
- Developing social media technology and solution application through unified communication in several branch offices.
- Developing and expanding services for customers as well as updating the technology to do redesign and reengineering of online Internet & Mobile Booking Payment services.

With all these initiatives, the Company's IT is expected to continue developing, thus placing Garuda Indonesia as one of the most advanced IT carriers in Indonesia.

Tata Kelola Perusahaan

Corporate Governance

halaman page 124-175

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

halaman page 176-183

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Dari tahun ke tahun, Garuda Indonesia menjaga komitmennya untuk melaksanakan tata kelola perusahaan yang baik sebagai wujud tanggung jawab Perusahaan terhadap *stakeholders*.

For years, Garuda Indonesia maintained its commitment to conduct good corporate governance as a reflection of the Company's responsibility to the stakeholders.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Garuda Indonesia menunjukkan komitmennya untuk melaksanakan *Good Corporate Governance* secara konsisten demi menjaga kepercayaan dari para *stakeholders*.

Peringkat 1

GCG Award 2009 untuk kategori BUMN Non Keuangan Non Listed dari IICG dan Majalah SWA.
2009 GCG Award for State-Owned Enterprises Non Financial Non Listed Category from IICG and SWA Magazine.

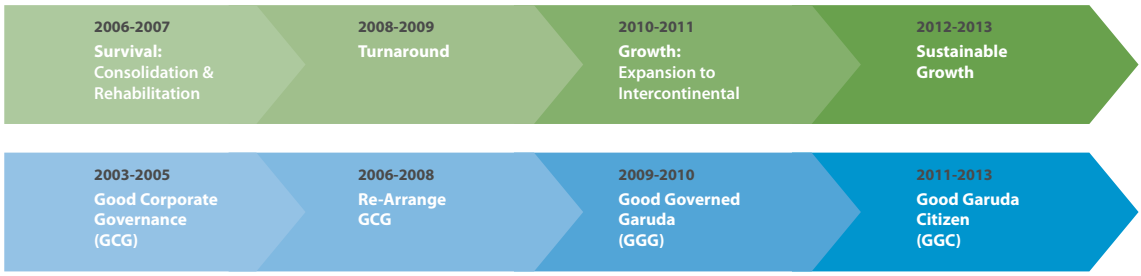
Garuda Indonesia showed its commitment to implement Good Corporate Governance consistently to maintain trust from its stakeholders.

Sepanjang tahun 2009 Garuda Indonesia terus menunjukkan komitmennya untuk melaksanakan *Good Corporate Governance* (GCG), secara konsisten. Pelaksanaan GCG ini sesungguhnya telah dimulai sejak ditandatanganinya "Maklumat Komitmen bersama" Komisaris, Direksi dan Pegawai Pimpinan pada tanggal 1 April 2003. Perusahaan menyadari pentingnya menjalankan Tata Kelola Perusahaan yang baik dan berkomitmen untuk menciptakan kerangka kerja sesuai dengan amanat yang digariskan oleh pemegang saham. Oleh karena itu, sepanjang tahun 2009 perusahan terus berupaya meningkatkan kualitas pelaksanaan tata kelola perusahaan dengan membentuk perangkat tata kelola yang baik dan proses pengelolaan yang sehat. Perusahaan percaya, bahwa dengan melaksanakan GCG, kepercayaan dari para *stakeholder* dapat dijaga dan perusahaan bertekad menuju *Good Garuda Citizen*.

Throughout 2009 Garuda Indonesia continued to uphold its commitment towards the consistent implementation of Good Corporate Governance (GCG). The implementation of GCG was actually initiated with the signing of a 'Declaration of Joint Commitment' on April 1, 2003 by the Board of Commissioners, the Board of Directors, and Senior Executives. Being fully aware of the importance of GCG, the Company is committed to create a working framework for the implementation of GCG as mandated by the shareholders. Accordingly, throughout 2009, the Company continued to strive to improve the quality of GCG implementation through the establishment of solid governance infrastructure as well as sound management processes. The Company believes that the practice of GCG is a key aspect in maintaining the trust of stakeholders, as the Company moves towards becoming Good Garuda Citizen.

Secara umum Garuda Indonesia telah mengikuti semua ketentuan yang diisyaratkan oleh peraturan maupun pedoman tata kelola yang berlaku. Pedoman Kebijakan Perusahaan (PKP) sebagai salah satu mekanisme sistem *corporate governance* telah digunakan sebagai acuan dalam penetapan kebijakan-kebijakan operasional Perusahaan. Pendekatan perusahaan dalam mengembangkan dan menerapkan tata kelola perusahaan adalah dengan melakukan penyelarasan antara program-program tata kelola perusahaan dengan rencana strategis perusahaan, seperti terlihat pada skema di bawah ini.

In an overall sense, Garuda Indonesia has complied with all stipulations as required by prevailing regulations and guidelines on corporate governance. The Guidelines for Corporate Policies (PKP) that serve as a mechanism in the corporate governance systems have been used as reference in the formulation of the Company's operational policies. The Company's approach in the development and implementation of GCG is through the alignment between various corporate governance programs undertaken by the Company and the strategic plans of the Company, as can be seen in the following schematics:



Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Selain itu, dengan diluncurkan Piagam Komisaris dan Direksi yang berisi acuan bagi hubungan kerja Dewan Komisaris dan Direksi, maka Garuda Indonesia semakin memperjelas prinsip Akuntabilitas, Tanggung jawab dan Independensi dalam penerapan GCG di level Direksi, Komisaris dan Komite-komite yang sesuai dengan *best practice* prinsip-prinsip GCG terbaik.

In addition, with the formulation of the Board Charter for Commissioners and Directors that define the work relation between the Board of Commissioners and the Board of Directors, Garuda Indonesia has underlined the principles of Accountability, Responsibility and Independency in the implementation of GCG at the Commissioner, Director, and Committee levels, in accordance with best practice in GCG implementation.

Laporan GCG dibuat berdasarkan prinsip-prinsip Tata Kelola Perusahaan yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan *Governance* pada akhir tahun 2006. Di tahun 2009, telah mencapai tahapan "Good Governed Garuda" dalam hal pelaksanaan GCG yang diperlukan untuk mendukung strategi "*growth*" perusahaan dalam dua tahun mendatang.

The GCG Report was made based on Corporate Governance principles as issued by the National Committee on Corporate Governance at the end of 2006. In 2009, the Company reached the stage of 'Good Governed Garuda' in terms of GCG implementation in support of the Company's growth strategy for the next two years.

Inisiatif Program, Target dan Pencapaian Implementasi Corporate Governance
Program Initiative, Target and Implementation Achievement of Corporate Governance

No.	Inisiatif Program Initiative program	KPI	Target	Pencapaian Achievement	Keterangan Notes
1.	Ikut serta dalam survei pemeringkatan implementasi GCG yang diselenggarakan oleh The Indonesian Institute for Corporate Governance Participated in GCG's implementation rating survey conducted by the Indonesian Institute for Corporate Governance	Peringkat pada kategori BUMN non listed, non Keuangan Rating on Non Listed non Financial State-Owned Enterprises category,	3 besar 3 highest	No. 1	Masuk kategori Perusahaan Terpercaya Belong to Trusted Corporate category
2.	Pre Legal due diligence ("LDD")	% kepatuhan % of compliance	70%	75%	
3.	Restrukturisasi Hutang Debt restructuring	% of Legal compliance	100%	100%	
4.	Kepatuhan Compliance: a. Obligasi Wajib Konversi Mandatory Convertible Bond	On time	On time	On time	100%
5.	Company Compliance Kepatuhan Perusahaan a. RUPS AGM b. Rapat Komisaris BOC meeting c. Rapat Direksi BOD meeting	Sesuai AD Conform with Article of Association	Sesuai AD Conform with Article of Association	Sesuai AD Conform with Article of Association	100%
6.	Pedoman Penciptaan Dokumen Kualitas (PPDK) Guideline for Making Quality Document	Standar PPDK PPDK Standard	Desember December	80%	Standar selesai Januari 2009 Standard completed by January 2009
7.	Sosialisasi GCG GCG Socialization a. Artikel GCG GCG Articles b. Up-date GCG on-line at Media Intra Updating GCG Online at Media Intra	Jumlah artikel diperbaharui No. of articles Up-dated	Bulanan Diperbaharui Monthly Up-date	Bulanan Diperbaharui Monthly Up-date	100%

Survei Pemeringkatan Implementasi GCG

Untuk mengetahui posisi Garuda Indonesia dibandingkan perusahaan lainnya, khususnya perusahaan publik, PT Garuda Indonesia (Persero) untuk pertama kalinya ikut serta dalam riset pemeringkatan implementasi *Good Corporate Governance* yang dilaksanakan oleh Lembaga Independen, *The Indonesian Institute for Corporate Governance* (IICG). Tahun 2009 tema riset pemeringkatan ini adalah "GCG dalam Perspektif Manajemen Stratejik"'. Hasil riset menunjukkan bahwa Garuda Indonesia memperoleh skor 81,59 atau termasuk dalam kategori Perusahaan terpercaya (*trusted company*). Untuk kategori BUMN non Keuangan dan non Listed, Garuda Indonesia memperoleh peringkat 1, sedangkan untuk kategori secara keseluruhan Garuda Indonesia menempati peringkat 11 (Sebelas) dari 20 peserta.

Rating of GCG Implementation

To assess its position relative to other companies and especially to public companies, Garuda Indonesia has participated for the first time in the rating survey for the implementation of GCG conducted by an independent institution, namely the Indonesia Institute for Corporate Governance (IICG). In 2009, the theme for the GCG rating survey was 'GCG in the Perspective of Strategic Management'. Based on the survey results, Garuda Indonesia scored 81.59 points or in the category of 'Trusted Company'. In the non financial non listed State Owned Enterprise category, Garuda Indonesia is placed at first rank, while in the overall category, Garuda Indonesia was ranked 11th out of 20 participants in the survey.

Penandatanganan Kontrak Manajemen

Komitmen Direksi dalam mencapai *Key Performance Indicator* (KPI) tahun 2009 dituangkan dalam Kontrak Manajemen yang ditandatangani oleh Komisaris, Direksi dan Kuasa Pemegang Saham. Dalam dokumen Kontrak Manajemen juga tercantum pernyataan untuk memberikan penghargaan maupun sangsi atas ketercapaian atau ketidaktercapaian KPI.

Signing of a Management Contract

The commitment of the Board of Directors towards the achievement of 2009 Key Performance Indicators (KPI) was formalized in a Management Contract signed by the Commissioners, Directors, and Representatives of Shareholders. The Management Contract also includes a statement regarding the rewards or penalties in the event of achievement or failure to achieve the KPIs.

Realisasi Kontrak Manajemen

Kontrak Manajemen tahun 2009 antara Kuasa Pemegang Saham dengan Dewan Komisaris dan Direksi Perusahaan ditandatangani pada tanggal 5 Januari 2009. Target yang ditetapkan adalah 100, yang meliputi Aspek Operasional 50, Aspek Keuangan 30 dan Aspek Efek Dinamis 20. Skor yang diperoleh pada tahun 2009 adalah 89,8, di bawah target 100. Rincian skor ini terdiri atas Aspek Operasional 45,64, Aspek Keuangan 28,22 dan Aspek Efek Dinamis 15,94.

The Management Contract Realization

The 2009 Management Contract between the Shareholders and Board of Commissioners and Board of Directors was signed on January 5, 2009. The target set was 100, which included operational aspect of 50, financial aspect of 30 and dynamic impact aspect of 20. The score achieved was 89.8 in 2009, below the target of 100. The breakdown of the score was as follows: operational aspect of 45.64, financial aspect of 28.22 and dynamic impact aspect of 15.94.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Key Performance Indicator Tahun 2009
Key Performance Indicator in 2009

No.	Aspek & Indikator Aspect & Indicator	Satuan Unit	Target Target	Realisasi Realization	Pencapaian Target (%) Results (%)	Skor Konversi (%) Conversion Score (%)	Bobot Weight	Nilai Realisasi Realization Value
A	**Aspek Operasional** Operational Aspect							
1	a. Seat Load Factor Internasional	%	76,8	69,8	90,9	81,8	5,0	4,09
	b. Seat Load Factor Domestik	%	80,8	78,7	97,4	94,8	5,0	4,74
2	Cargo Load Factor	%	51,1	37,5	73,3	50,1	5,0	2,50
3	On Time Performance	%	85,0	82,4	96,9	93,9	7,5	7,04
4	Market Share Internasional	%	21,4	13,8	64,5	36,7	2,5	0,92
5	Market Share Domestik	%	17,7	20,3	95,6	136,7	2,5	3,42
6	# of FPP Membership	Pax	306.240,0	356.372,0	116,4	140,9	2,5	3,52
7	Reliability Index	Index	95,0	99,4	104,6	111,6	2,5	2,79
8	Fleet Utilization	Jam/hari	10 : 27	9:00	86,1	72,2	5,0	3,61
9	Kepuasan Pelanggan (hasil survey) Customer Satisfaction Index	Min index factor per attribute 75	80,0	80,7	100,9	102,2	2,5	2,55
10	IOSA Certification	% Certified	100,0	100,0	100,0	100,0	5,0	5,00
11	SKYTRAX Rating	Index (Star)	4,0	4,0	100,0	100,0	2,5	2,50
12	# of New Aircraft	B-737-800 (unit)	14,0	15,0	107,1	117,9	2,5	2,95
	Sub Total - Aspek Operasional Sub Total - Operational Aspect						**50,0**	**45,64**
B	**Aspek Finansial** Financial Aspect							
1	Operating Profit	IDR (Miliar)	724,4	707,7	97,7	95,4	6,0	5,72
2	Net Profit	IDR (Miliar)	609,3	1.018,6	167,2	200,0	3,0	6,00
2	EBITDA	IDR (Miliar)	1.408,5	2.260,05	160,5	200,0	6,0	12,00
3	Operating Profit Subsidiary	IDR (Miliar)	250,3	183,95	73,5	50,2	3,0	1,51
4	Margin per ASK	USC	0,3	0,1	36,7	9,0	9,0	0,81
5	Revenue Cargo	IDR (Miliar)	1.016,8	878,26	86,4	72,7	3,0	2,18
	Sub Total - Aspek Finansial Sub Total - Financial Aspect						**30,0**	**28,22**
C	**Aspek Efek Dinamis** Dynamic Effect Aspect							
1	Accomplishment of Employee Development Program	% Usage of Training Budget	100	42,00	42,0	14,80	4,0	0,59
2	Employee Satisfaction Index	Index	8	6	80,0	60,0	2,0	1,20
3	Employee Productivity Index	ASK/Employee (Juta)	4	4,3	106,8	116,9	3,0	3,51
4	Leadership Development	% succession plan level EVP, VP & Area Manager	100%	100	100,0	100,0	3,0	3,00
5	Information Capital Readiness Index	Index	70	70	100,0	100,0	3,0	3,00
6	% of Project Accomplishment	%	100	94	94,1	88,2	3,0	2,65
7	Global Aliansi	% bilateral agreement with major Sky Team Member	100	100	100,0	100,0	2,0	2,00
	Sub Total - Aspek Efek Dinamis Sub Total - Dynamic Effect Aspect						**20,0**	**15,94**
	Total Total						**100,0**	**89,80**

Struktur GCG

Struktur dan kerangka GCG dijalankan melalui beberapa fungsi atau struktur yang mencakup Rapat Umum Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi beserta Komite-komite yang dibentuk. Setiap bagian memiliki peran dan akuntabilitas tersendiri yang membantu penerapan GCG secara efektif.

Seluruh bagian menjalankan fungsi masing-masing sesuai dengan persyaratan yang berlaku yang didasari oleh prinsip bahwa setiap anggota adalah profesional dalam melaksanakan tugas, fungsi dan tanggung jawabnya untuk semata-mata kepentingan Perusahaan.

Rapat Umum Pemegang Saham

Sesuai dengan Anggaran Dasar Perusahaan, Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) adalah organ Perusahaan yang memfasilitasi Pemegang Saham dalam membuat keputusan-keputusan penting atas investasi mereka pada Perusahaan. Keputusan yang diambil dalam RUPS harus diambil berdasarkan kepentingan jangka panjang Perusahaan.

Selama tahun 2009, Garuda Indonesia telah melaksanakan:

I. RUPS tentang Persetujuan Laporan Tahunan dan Pengesahan Perhitungan Tahunan Tahun Buku 2008 pada tanggal 27 Mei 2009 dengan keputusan sebagai berikut:
   1. Menyetujui Laporan Konsolidasi Tahunan dan Mengesahkan Perhitungan Tahunan Tahun Buku 2008 PT Garuda Indonesia (Persero) dan Anak Perusahaan yang telah diaudit oleh KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar untuk tahun buku 2008 dengan pendapat wajar tanpa pengecualian. Adapun pokok-pokok laporan keuangan konsolidasi tahun buku 2008 dan penyajian kembali laporan keuangan tahun buku 2007 adalah sebagai berikut:

GCG Structure

The GCG framework is implemented through several functions or elements comprising the General Meeting of Shareholders, the Board of Commissioners and the Board of Directors as well as the various Committees. Each element has its own role and accountability towards an effective implementation of GCG.

All of these elements carried out their respective functions in accordance with prevailing requirements, based on the principle that each shall perform its duties, function and responsibilities in a professional manner in the best interest of the Company.

General Meeting of Shareholders

As stated in the Articles of Association, the General Meeting of Shareholders (GMS) is the highest organ of the Company serving to facilitate the shareholders in making decisions regarding their investment in the Company. Resolutions taken in a GMS shall be made on the basis of the long-term interest of the Company.

Throughout 2009, Garuda Indonesia conducted:

I. GMS regarding the Acceptance of Annual Report and ratification of Annual Accounts for fiscal year 2008 on May 27, 2009, with the following resolutions:
   1. To accept the Consolidated Annual Report and ratified the Annual Accounts for Fiscal 2008 of PT Garuda Indonesia (Persero) and Subsidiaries that have been audited by the Public Accountant Firm (KAP) Aryanto, Amir Jusuf & Mawar for fiscal 2008 with a fair opinion. The highlights of the audited financial statements for fiscal year 2008 and the restated consolidated financial statements for fiscal 2007 are presented below:

Neraca Konsolidasi (dalam Rp Juta)
Consolidated Balance Sheet (Rp Million)

Uraian Description	31 Des 2007 (restatement)	31 Des 2008
Aktiva Lancar Current Assets	5.441.238	4.798.917
Aktiva Tetap Fixed Assets	2.924.230	5.027.207
Aktiva lain-lain Other Assets	1.345.252	2.925.178
Kewajiban Lancar Current Liabilities	6.247.083	6.070.186
Kewajiban Tdk Lancar Non Current Liabilities	6.242.438	6.698.004
Hak Minoritas Minority Interest	37.204	47.242
Ekuitas Equity	(2.291.307)	254.629
Total Aktiva/Pasiva + Ekuitas Total Assets/Liabilities + Equity	**10.235.419**	**13.070.061**

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Laporan Laba Rugi Konsolidasi (dalam Rp Miliar)
Consolidated Income Statement (Rp Billion)

Uraian Description	2007 (restatement)	2008
Pendapatan Usaha Operating Revenue	14.204,0	19.401,0
Beban Usaha Operating Expenses	13.982,8	18.213,7
Laba Usaha Operating Profit	221,2	1.186,9
Penghasilan (Beban) Lain – Bersih Non Operating Income (Expenses)	(119,7)	(411,1)
Laba Sebelum Pajak Income Before Tax	101,5	775,8
Beban Pajak Tax Expenses	(29,9)	(96,7)
Laba Sebelum Hak Minoritas Income Before Minority Interests	71,6	679,1
Hak Minoritas Minority Interests	(11,4)	(9,6)
Laba Bersih Net Income	60,2	669,5

2. Menyetujui Laporan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan tahun buku 2008 PT Garuda Indonesia (Persero) yang telah diaudit oleh KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar untuk tahun buku 2008, sesuai dengan Risalah Rapat Nomor: RIS-16/SAM2.MBU/TSP-PKBL/A/2009 tanggal 14 Mei 2009 tentang Evaluasi Laporan Tahunan dan Laporan Hasil Pemeriksaan Auditor atas Pelaksanaan PKBL Tahun Buku 2008 PT Garuda Indonesia (Persero).
3. Memberikan pelunasan dan pembebasan tanggung jawab sepenuhnya (*acquit et decharge*) kepada Direksi dan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) atas pengurusan dan pengawasan yang telah dijalankan selama tahun buku 2008, sepanjang terungkap dalam Laporan Audit KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar. Namun demikian, pengesahan dan pembebasan tanggung jawab tersebut tidak melepaskan tanggung jawab hukum terhadap Direksi/Dewan Komisaris apabila laporan yang diungkapkan tersebut terbukti melanggar ketentuan dan prosedur hukum yang berlaku dan/atau ternyata di kemudian hari terbukti adanya tindakan yang menyimpang dan/atau merugikan Perusahaan.
4. Penggunaan Laba Bersih Perseroan tahun buku 2008.
   Laba bersih Perseroan sebesar Rp 669.470.777.908 ditetapkan digunakan dengan rincian sebagai berikut:

2. To accept the Report of Partnership and Community Development Program for fiscal year 2008 of PT Garuda Indonesia (Persero) that was audited by KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar for fiscal year 2008, in accordance with Minutes of Meeting No. RIS-16/SAM2.MBU/TSP-PKBL/A/2009 dated May 14, 2009 on the evaluation of the annual report and the report of the audit on the implementation of PKBL for fiscal year 2008 of PT Garuda Indonesia (Persero).
3. To acquit and discharge the Board of Directors and Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) of all responsibilities in the management and supervision activities conducted in fiscal year 2008, provided such activities are disclosed in the Audit Report of KAP Aryanto, Amir Jusuf & Mawar. However, such acquittal and discharge do not release the Board of Directors or Board of Commissioners from assuming legal responsibilities in the event that the information disclosed in such report is subsequently found to be in violation of prevailing laws and legal procedures and/or in the event of subsequent finding of irregularities and/or activities that are detrimental to the Company.
4. Utilization of Net Income of Fiscal Year 2008.
   The Company's net income amounting to Rp 669,470,777,908 will be utilized as follows:

Uraian Description	Jumlah Total
Cadangan Reserve	666.820.117.908
Program Kemitraan Partnership Program	662.665.000
Bina Lingkungan Environmental Improvement	1.987.995.000
Jumlah Total	**669.470.777.908**

5. Melimpahkan kuasa dan wewenang kepada Dewan Komisaris untuk menetapkan Kantor Akuntan Publik sebagai Auditor Independen untuk mengaudit Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) tahun buku 2009.
6. Menetapkan penghasilan Direksi dan Dewan Komisaris untuk tahun 2009.
7. Atas kinerja tahun buku 2008, RUPS memberikan insentif kepada Direksi, Dewan Komisaris dan Sekretaris Dewan Komisaris dengan jumlah keseluruhan sebesar Rp 11.326.500.000.000, dengan ktetentuan pajak atas insentif ditanggung oleh penerima.

II. RUPS Pengesahan Rencana Jangka Panjang Perusahaan pada tanggal 28 September 2009 dengan keputusan sebagai berikut :
1. Mengesahkan rencana jangka panjang PT Garuda Indonesia (Persero) tahun 2010- 2014 sebagaimana usulan Direksi PT Garuda Indonesia (Persero).
2. Meminta kepada Direksi dan Dewan Komisaris untuk memperhatikan hal-hal berikut:
   a. Dalam rangka penambahan jumlah armada, Direksi perlu menyiapkan skema pendanaan yang tepat mengingat jumlah dana yang diperlukan cukup besar dan perusahaan masih memiliki beban masa lalu yang belum terselesaikan seluruhnya.
   b. Dalam pelaksanaan rencana jangka panjang tersebut, Direksi perlu menyiapkan langkah-langkah antisipasi terhadap program dan strategi dari kompetitor sehingga mampu memenangkan persaingan dalam industri angkutan udara.
   c. Direksi diminta untuk memanfaatkan pertumbuhan angkutan barang (*cargo*) yang umumnya tumbuh lebih besar dibandingkan angkutan penumpang, melalui optimalisasi armada yang dimiliki maupun dengan menjalin kerja sama dengan *airline* lain.
   d. Direksi diminta untuk menyiapkan langkah-langkah antisipasi yang tepat apabila dalam pelaksanaan rencana jangka panjang tersebut terdapat asumsi-asumsi yang mengalami deviasi, sehingga target yang ditetapkan dapat diupayakan pencapaiannya.
   e. Kepada Dewan Komisaris diminta untuk mengawasi pelaksanaan rencana jangka panjang tersebut sesuai dengan tugas, fungsi dan tanggung jawabnya.

5. To confer full power and authority to the Board of Commissioners to appoint the Public Accountant Firm as Independent Auditor to conduct an audit of the Financial Statements of fiscal year 2009 of PT Garuda Indonesia (Persero).
6. To determine the remunerations for the Board of Directors and Board of Commissioners for 2009.
7. In recognition of performance in fiscal year 2008, the GMS authorized incentives for the Board of Directors, Board of Commissioners and the Secretary of the Board of Commissioners totalling Rp 11,326,500,000,000 with taxes payable by the beneficiaries.

II. The GMS for the Ratification of Long-Term Corporate Plan conducted on 28 September 2009 with the following resolutions:
1. To ratify the long-term corporate plan of PT Garuda Indonesia (Persero) for 2010-2014 as proposed by the Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero).
2. To ask the attention of the Board of Directors and Board of Commissioners on the following issues:
   a. With regards to fleet expansion, the Board of Directors should prepare a suitable financing scheme in view of the large amount required, while the Company still has past obligations that have not been fully settled.
   b. In implementing the long-term corporate plan, the Board of Directors should anticipate the strategy and work programs of competitors in order to remain competitive in the aviation industry.
   c. The Board of Directors should take advantage of the growth of cargo transport business that has shown higher growth compared to passenger transport, by optimizing on the Company's fleet structure as well as by strategic cooperation with other airlines.
   d. The Board of Directors should prepare suitable anticipatory steps to be taken in the event of future deviation regarding certain assumptions taken during the implementation of the long-term corporate plan, in order to ensure as much as possible the achievement of established targets.
   e. The Board of Commissioners should supervise the implementation of the long-term corporate plan in accordance with its duties, function and responsibilities.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

III. Keputusan Para Pemegang Saham di luar RUPS PT Garuda Indonesia (Persero) tentang persetujuan penyelesaian dan resrtukutrisasi obligasi wajib konversi Perseroan Nomor 06.04/00/12/2009/001; Nomor BA.477/HK.09.01/2009-DU; Nomor KEP-257/MBU/209, tanggal 28 Desember 2009.

a. Menyetujui restrukturisasi atas Obligasi Wajib Konversi dengan ketentuan sebagai berikut: (i) Perseroan akan membayar secara tunai kurang lebih 5% dari pokok Obligasi Wajib Konversi atau sebesar Rp 50.940.000.000,- kepada Bank Mandiri dan (ii) sisa dari pokok Obligasi Wajib Konversi senilai kurang lebih 95% dari nilai pokok Obligasi Wajib Konversi atau sebesar Rp 967.869.000.000,- akan segera dikonversikan menjadi Saham Hasil Konversi yang dilakukan berdasarkan nilai nominal Rp 1.000.000,- per saham sehingga akan menghasilkan 967.869 saham-saham baru yang akan dikeluarkan oleh Perseroan dengan memperhatikan syarat dan ketentuan konversi sesuai dengan persetujuan dan perundang-undangan yang berlaku.
b. Menyetujui permohonan Direksi Perseroan mengeluarkan 967.869 (sembilan ratus enam puluh tujuh ribu delapan ratus enam puluh sembilan) lembar saham baru dalam simpanan yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero), dengan nilai nominal per saham Rp 1.000.000,- (satu juta rupiah) atau sebesar Rp 967.869.000.000,- (sembilan ratus enam puluh tujuh milyar delapan ratus enam puluh sembilan juta rupiah) dalam rangka peningkatan modal ditempatkan dan disetor dalam Perseroan sehubungan dengan konversi atas Obligasi Wajib Konversi pada butir (1) di atas, yang akan diambil bagian oleh Bank Mandiri.
c. Menyetujui Direksi Perseroan untuk melakukan perubahan Pasal 4 ayat 2 dan ayat 3 Anggaran Dasar Perseroan sebagai pelaksanaan keputusan tersebut pada butir (a) dan (b) di atas; dan
d. Menyetujui untuk melepaskan haknya berdasarkan ketentuan Pasal 4 ayat 5 Anggaran Dasar Perseroan mengenai hak untuk mengambil bagian atas penerbitan saham baru dalam Perseroan sebagai pelaksanaan keputusan tersebut pada butir (a) dan (b) di atas.

III. Decision of Shareholders Outside of the GMS of PT Garuda Indonesia (Persero) regarding the approval for the settlement and restructuring of the Company's mandatory convertible bonds, No. 06.04/00/12/2009/001; No. BA.447/HK.09.01/2009-DU; No. KEP-257-257/MBU/2009, dated December 28, 2009

a. To approve the restructuring of the Mandatory Convertible Bonds with the following provisions: (i) the Company will settle approximately 5% of the principal of Mandatory Convertible Bonds, or the amount of Rp 50,940,000,000 in cash payment to Bank Mandiri, and (ii) the remaining amount of approximately 95% of the principal of the Mandatory Convertible Bonds, amounting to Rp 967,869,000,000 to be immediately converted into Rights from Bonds Conversion based on par value of Rp 1,000,000 per share, resulting in 967,869 new shares to be issued by the Company in accordance with conversion terms and conditions in line with prevailing laws and regulations.
b. To approve the proposal of the Board of Directors for the issuance of 967,869 (nine hundred sixty seven thousand eight hundred sixty nine) new shares from the treasury stock of PT Garuda Indonesia (Persero), with a par value of Rp 1,000,000 per share, or a total value of Rp 967,869,000,000 (nine hundred sixty seven billion eight hundred sixty nine million Rupiah), representing an increase in the Company's issued and fully paid-in capital in relation with the conversion of the Mandatory Convertible Bonds as described in point (a) above, to be exercised by Bank Mandiri.
c. To authorize the Board of Directors to make amendments to Article 4 sub-article 2 and sub-article 3 of the Articles of Association in relation to the implementation of point (a) and point (b) described above, and
d. To approve the waiver of rights based on Article 4 sub-article 5 of the Articles of Association regarding the right of the Company to participate in a rights issue by the Company, in relation to the implementation of point (a) and point (b) as described above.

IV. RUPS RKAP 2009 pada tanggal 5 Januari 2009 dengan keputusan sebagai berikut:

1. Mengesahkan Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan PT Garuda Indonesia (Persero) Tahun 2009 sebagaimana yang diusulkan oleh Direksi PT Garuda Indonesia (Persero).
2. Menyetujui Rencana Kerja dan Anggaran Program Kemitraan dan Bina Lingkungan PT Garuda Indonesia (Persero) Tahun 2009 sebagaimana hasil pembahasan dengan Tim Program Kemitraan dan Bina Lingkungan.
3. Menyetujui hapus tagih piutang macet sebesar Eur 49.523 yang merupakan selisih antara total outstanding piutang dengan jumlah pembayaran yang dilakukan oleh pihak Bell Tour, dengan ketentuan prosesnya telah mengikuti peraturan yang berlaku.
4. Memberikan ijin prinsip penjualan 7 (tujuh) unit pesawat B737-400 melalui penjualan biasa atau *sales and lease back*, dengan ketentuan pelaksanaannya agar mengikuti peraturan yang berlaku.
5. Memberikan ijin prinsip penjualan aset yang tidak produktif, dengan ketentuan pelaksanaannya agar mengikuti peraturan yang berlaku.
6. Menyetujui penyertaan 2 (unit) pesawat B737-300 kepada Citilink, dengan ketentuan pelaksanaannya agar mengikuti peraturan yang berlaku.
7. Penetapan Remunerasi dan Fasilitas Direksi dan Dewan Komisaris.
8. Kesanggupan Direksi dan Dewan Komisaris untuk merealisasikan target-target dalam Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan Tahun Buku 2009 dan melaksanakan keputusan RUPS ini akan dituangkan dalam Kontrak Manajemen yang didasarkan pada Indikator Kinerja Kunci (*Key Performance Indicator*) dan menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari keputusan RUPS ini.

Dewan Komisaris dan Direksi

Dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya serta dalam rangka memenuhi kepentingan *stakeholders* yang relevan (pemegang saham, karyawan, pelanggan, masyarakat, *regulator* dan *supplier*), maka Komisaris dan Direksi akan selalu bertindak dan bersikap sesuai dengan prinsip-prinsip GCG yaitu; transparan, akuntabel, bertanggung jawab, independen,dan wajar, serta sesuai standar etika yang berlaku di dalam Perusahaan. Selain itu, Komisaris dan Direksi juga akan mematuhi segala peraturan perundang-undangan, anggaran dasar Perusahaan dan peraturan Perusahaan serta menjunjung tinggi kepedulian terhadap lingkungan.

IV. The GMS for 2009 Work Plan and Budget on January 5, 2009 with the following resolutions:

1. To ratify the 2009 Work Plan and Budget of PT Garuda Indonesia (Persero) as proposed by the Board of Directors of PT Garuda Indonesia (Persero).
2. To approve the 2009 Work Plan and Budget for the Partnership and Community Development Program (PKBL) of PT Garuda Indonesia (Persero) as a result of discussions with the PKBL Team.
3. To approve the write-off of uncollected receivables amounting to Eur 49,523, reflecting the difference between total outstanding receivables and payment received from Bell Tour, in so far as the process is in accordance with prevailing regulations.
4. To agree in principle for the sale of 7 (seven) units of B737-400 aircraft through ordinary sales or sales and lease back mechanism, to be implemented in accordance with prevailing regulations.
5. To agree in principle for the sale of non-productive assets, to be implemented in accordance with prevailing regulations.
6. To approve the equity participation in Citilink in the form of 2 (two) units of B737-300 aircraft, to be implemented in accordance with prevailing regulations.
7. To determine the remuneration and facilities for the Board of Directors and the Board of Commissioners.
8. The commitment of the Board of Directors and Board of Commissioners regarding targets set out in the 2009 Work Plan and Budget and regarding the implementation of other resolutions of this GMS shall be documented in a Management Contract on the basis of certain Key Performance Indicators (KPI), which will be an integral part of the resolutions of this GMS.

Board of Commissioners and Board of Directors

In carrying out their duties and authority and in the interest of relevant stakeholders (shareholders, employees, customers, the public, regulators and suppliers), the Board of Commissioners and Board of Directors shall act in accordance with GCG principles, namely in a transparent, accountable, responsible, independent and fair manner, and in line with existing ethical standards of the Company. Further, the Board of Commissioners and Board of Directors shall comply with all relevant prevailing laws and regulations, the Company's Articles of Association, company rules, and to uphold responsibility towards the environment.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Komisaris dan Direksi akan menegakkan dan memberikan teladan atas pelaksanaan prinsip, etika, nilai dan peraturan tersebut kepada seluruh pihak di dalam perusahaan dan kepada pihak di luar Perusahaan dan dalam melaksanakan tugasnya menempatkan kepentingan yang terbaik untuk Perusahaan.

The Board of Commissioners and Board of Directors act as role model in upholding and implementing the core principles, ethics, values and rules of the Company, both to internal and external parties, and to carry out their duties in the best interest of the Company.

Disamping itu Komisaris dan Direksi mempunyai tanggung jawab untuk memelihara kesinambungan usaha perusahaan dalam jangka panjang. Oleh karena itu, Dewan Komisaris dan Direksi harus memiliki kesamaan persepsi terhadap visi, misi dan nilai-nilai (*values*) perusahaan. Hal ini sesuai dengan pedoman GCG yang dikeluarkan oleh Komite Nasional Kebijakan *Governance* (KNKG) pada Tahun 2006.

In addition, the Board of Commissioners and Board of Directors are responsible for sustainable business operations of the Company in the long term. This requires a common perception among Commissioners and Directors with regards to the Company's vision, missions and core values. This is also in accordance with the Guidelines on GCG as issued by the National Committee on Governance Policies (KNKG) in 2006.

Tanggung jawab bersama Komisaris dan Direksi dalam menjaga kelangsungan usaha perusahaan dalam jangka panjang tercermin pada terlaksananya pengendalian internal dan manajemen risiko dengan baik, tercapainya imbal hasil (*return*) yang optimal bagi pemegang saham, terlindunginya kepentingan pemangku kepentingan (*stakeholders*) secara wajar dan terlaksananya suksesi kepemimpinan yang wajar demi kesinambungan manajemen di semua lini organisasi.

The Board of Commissioners and Board of Directors are jointly responsible to ensure the Company's long-term business continuity, as reflected in the excellent implementation of internal control and risk management, the achievement of optimum returns for shareholders, the protection of the interests of stakeholders in a fair manner, and the implementation of leadership succession in a fair manner in the interest of management continuity at all levels within the organization.

Sesuai dengan visi, misi dan nilai-nilai perusahaan, Komisaris dan Direksi perlu bersama-sama menyepakati hal-hal seperti rencana jangka panjang, strategi, maupun rencana kerja dan anggaran tahunan. Selain itu, Komisaris dan Direksi harus menyepakati kebijakan dalam memastikan dipenuhinya peraturan perundang-undangan, anggaran dasar perusahaan serta dalam menghindari segala bentuk benturan kepentingan (*conflict of interest*). Kedua organ perusahaan tersebut juga harus menyepakati kebijakan dan metode penilaian perusahaan, unit dalam perusahaan dan personalianya.

In line with the Company's vision, missions and core values, the Board of Commissioners and Board of Directors shall be in agreement over issues such as long-term plan, strategies, and annual work plan and budget. The Board of Commissioners and Board of Directors shall also agree on company policies in order to ensure compliance to laws and regulations as well as the Articles of Association, and to avoid any forms of conflict of interest. The two organs should also agree on policies and methods for company assessment, the work units in the organization, and its personnel.

Tugas Komisaris dan Direksi

Tugas dan wewenang Komisaris dan Direksi yang berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan didokumentasikan secara rinci dalam Piagam Komisaris dan Direksi yang ditandatangani oleh Komisaris dan Direksi. Piagam tersebut dilampirkan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan ini.

Duties of the Board of Commissioners and Board of Directors

The duties and authority of the Board of Commissioners and Board of Directors are based on the Articles of Association, and are described in detail in the respective Board Charter signed by the Commissioners and Directors. The Board Charter represents an integral part of the Corporate Policy Manual.

Dalam menjalankan fungsinya, Komisaris berhak dan perlu mendapatkan informasi dari jajaran Karyawan, Pimpinan Perusahaan, baik dalam bentuk laporan maupun konsultasi. Komisaris dan Direksi perlu menyepakati informasi yang perlu dimasukkan dalam laporan sehingga dapat meningkatkan kualitas

In discharging its function, the Board of Commissioners requires and is entitled to receive information from the Management and staff of the Company in the form of reports or consultation. To ensure a harmonious work relationship, the Board of Commissioners and Board of Directors shall agree on the kind of information to be

hubungan kerja diantara keduanya. Apabila dipandang perlu, Komisaris dapat menggunakan bantuan pihak independen yang dianggap kompeten atas biaya Perusahaan.

Arahan strategis dari Komisaris bersifat final. Direksi wajib melaporkan kepada Komisaris semua aktivitas yang berkaitan dengan pelaksanaan arahan-arahan strategis tersebut. Apabila Direksi memutuskan untuk melakukan aktivitas yang tidak selaras dengan arahan strategis Komisaris, maka keputusan dan alasan untuk tidak melaksanakan arahan strategis Komisaris (baik sebagian maupun seluruhnya) didokumentasikan dan dikomunikasikan kepada Komisaris sebelum keputusan tersebut dilaksanakan. Hasil pelaksanaan aktivitas tersebut juga harus dilaporkan secara tepat waktu.

Tugas dan wewenang Komisaris, Direksi selanjutnya dijabarkan untuk mencakup semua jabatan lainnya dalam Perusahaan, sehingga secara keseluruhan menciptakan wahana organisasional yang bertanggung jawab, *auditable* dan transparan.

Pembagian kerja diantara anggota Komisaris diatur sendiri oleh Komisaris, dan untuk kelancaran tugasnya Komisaris dapat dibantu oleh Sekretaris Komisaris yang diangkat oleh Komisaris dengan beban Perusahaan.

Tugas Dewan Komisaris

- Melakukan pengawasan terhadap kebijakan Direksi dalam pengurusan perusahaan termasuk memberi nasehat kepada Direksi mengenai pelaksanaan RJPP, RKAP serta ketentuan-ketentuan Anggaran Dasar dan Keputusan RUPS dan peraturan-peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- Memantau efektivitas praktik GCG yang diterapkan perusahaan dan bilamana perlu melakukan penyesuaian.
- Melakukan tugas lainnya yang secara khusus diberikan kepada Komisaris menurut Anggaran Dasar, peraturan perundangan yang berlaku dan/atau berdasarkan RUPS.

Keanggotaan Dewan Komisaris

Per Desember 2009, Dewan Komisaris terdiri dari 5 orang anggota Komisaris. Dua anggota Komisaris merupakan Komisaris Independen. Profil Dewan Komisaris Garuda Indonesia dimuat di Bab Data Perusahaan dalam Laporan Tahunan ini.

reported. If necessary, the Board of Commissioners could employ the assistance of a competent independent party on the expense of the Company.

The Board of Commissioners has the final say on strategic directions. The Board of Directors shall report to the Board of Commissioners regarding all activities related to the implementation of such strategic directions. Should the Board of Directors decide to engage in an activity that is not aligned with the strategic directions, such decision and reasons for doing so (in part or in whole) shall be properly documented and communicated to the Board of Commissioners prior to the implementation of such decision. The results of such activity shall also be reported in a timely manner.

The duties and authority of the Board of Commissioners and Board of Directors are next elaborated to cover all other positions within the Company, creating an overall organizational system that is responsible, auditable and transparent.

The Board of Commissioners established the division of duties among its members. To assist in its duties, the Board of Commissioners may appoint a Secretary of the Board at the expense of the Company.

Duties of the Board of Commissioners

- To supervise the policies of the Board of Directors in the management of the Company, including to advise the Board of Directors regarding the implementation of Long-Term Plan, the Work Plan and Budget, provisions in the Articles of Association, resolutions of the GMS, and prevailing regulations.
- To monitor the effective implementation of GCG within the Company and to make adjustments as necessary.
- To carry out any other tasks specifically given to the Board of Commissioners in accordance with the Articles of Association, prevailing regulations, and/or the resolutions of the GMS.

Membership of the Board of Commissioners

As of December 2009, the Board of Commissioners consisted of 5 members, of which two are Independent Commissioners. Brief profiles of the Board of Commissioners are presented in Corporate Data section of this Annual Report.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Kepemilikan Saham Dewan Komisaris
Tidak ada anggota komisaris yang memiliki secara langsung maupun tidak langsung saham dari PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaannya.

Share Ownership by the Board of Commissioners
No member of the Board of Commissioners owns, directly or indirectly, shares in PT Garuda Indonesia (Persero) or its subsidiaries.

Rapat Dewan Komisaris
Dewan Komisaris mengadakan rapat minimum setiap bulan sekali, dalam rapat tersebut Dewan Komisaris dapat mengundang Direksi.

Selama 2009 Dewan Komisaris telah melaksanakan rapat sebanyak 5 kali untuk mengevaluasi kinerja manajemen dan mengidentifikasi permasalahan serta membuat rekomendasi tindakan perbaikan kepada Direksi.

Adapun Frekuensi dan Kehadiran dalam Rapat Dewan Komisaris adalah sebagai berikut:

Meetings of the Board of Commissioners
The Board of Commissioners meet at least once a month, and may invite the Board of Directors to attend such meetings.

Throughout 2009, the Board of Commissioners conducted 5 meetings to evaluate the performance of the Company, to identify relevant issues, and to recommend corrective measures to the Board of Directors.

Meeting frequency and attendance at meetings of the Board of Commissioners are as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	5	5	100%
Abdulgani	Komisaris Commissioner	5	4	80%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner	5	2	40%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner	5	4	80%
Adi R Adiwoso	Komisaris Commissioner	5	3	60%

Rapat antara Dewan Komisaris dengan Direksi dilaksanakan sebanyak 13 kali untuk membahas kinerja dan tindak lanjut terhadap hal-hal yang memerlukan perhatian Direksi mengenai operasional Perusahaan.

Adapun Frekuensi dan Kehadiran dalam Rapat antara Dewan Komisaris dengan Direksi adalah sebagai berikut:

Joint meetings of the Board of Commissioners and Board of Directors were conducted 13 times to discuss company performance and follow-up measures on operational issues requiring the attention of the Board of Directors.

Meeting frequency and attendance at joint meetings of the Board of commissioners and Board of Directors are as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Hadiyanto	Komisaris Utama President Commissioner	13	12	92%
Abdulgani	Komisaris Commissioner	13	12	92%
Sahala Lumban Gaol	Komisaris Commissioner	13	8	62%
Wendy Aritenang	Komisaris Commissioner	13	12	92%
Adi R Adiwoso	Komisaris Commissioner	13	11	85%
Emirsyah Satar	Direktur Utama President & CEO	13	13	100%
Ari Sapari	Direktur Operasi EVP Operations Services	13	12	92%
Achirina	Direktur SDM & Umum EVP Human Capital & Corporate Support Services	13	12	92%
Agus Priyanto	Direktur Niaga EVP Commercial Services	13	13	100%
Eddy Porwanto	Direktur Keuangan EVP Financial Services & Group CFO	13	13	100%
Elisa Lumbantoruan	Direktur Strategi & TI EVP Corp. Strategy & IT Services	13	13	100%
Hadinoto Soedigno	Direktur Teknik EVP Engineering & Maintenance Services	13	13	100%

Tugas Direksi

Direksi sebagai organ perusahaan bertugas dan bertanggung jawab secara kolegial dalam mengelola perusahaan. Masing-masing anggota Direksi dapat melaksanakan tugas dan mengambil keputusan sesuai dengan pembagian tugas dan wewenangnya. Namun, pelaksanaan tugas oleh masing-masing anggota Direksi tetap merupakan tanggung jawab bersama. Kedudukan masing-masing anggota Direksi termasuk Direktur Utama adalah setara. Tugas Direktur Utama adalah mengkoordinasikan kegiatan Direksi.

Tugas Direksi Perusahaan secara umum dapat dijabarkan sebagai berikut:

- Memimpin, mengurus perusahaan sesuai dengan tujuan perusahaan dan senantiasa beritikad baik dan penuh tanggung jawab menjalankan tugas untuk kepentingan usaha Perusahaan
- Memelihara dan mengurus kekayaan perusahaan
- Melaksanakan prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) di dalam Perusahaan.
- Memformulasikan visi dan misi bersama Komisaris
- Menyiapkan rancangan jangka panjang yang merupakan rencana strategis yang memuat sasaran dan tujuan perusahaan yang hendak dicapai dalam jangka waktu 5 tahun. Rancangan jangka panjang yang telah ditandatangani bersama dengan Komisaris disampaikan kepada RUPS untuk mendapatkan pengesahan.
- Memelihara risalah rapat, mengadakan dan memelihara pembukuan dan administrasi Perusahaan sesuai dengan kelaziman yang berlaku bagi suatu Perusahaan.
- Menyusun dan menyampaikan laporan tahunan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang ditandatangani oleh semua anggota Direksi dan semua anggota Komisaris untuk diajukan dalam Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan untuk memperoleh pengesahan, serta laporan lainnya setiap kali diminta oleh Pemegang Saham.
- Bertanggung jawab atas perumusan kebijakan dan komitmen keselamatan (*safety*) dan keamanan penerbangan (*aviation security*), dan memastikan agar pejabat satu tingkat di bawah Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan kebijakan-kebijakan tersebut.

Duties of the Board of Directors

As a Company organ, the Board of Directors carries out its duties and is collectively responsible in the management of the Company. Each Director performs the duties and makes decisions in accordance with the assigned duties and authority. However, the implementation of duties of each Director remains a collective responsibility. Each Director including the President Director has an equal standing. The President Director is primarily responsible for coordinating the activities of the Board of Directors.

The main duties of the Board of Directors are as follows:

- To lead and manage the Company in accordance with the Company's objectives, and to carry out its duties in good faith and in a responsible manner for the business interest of the Company
- To safeguard and to manage the assets of the Company
- To implement the principles of Good Corporate Governance (GCG) within the Company
- Together with the Board of Commissioners, to formulate the vision and mission of the Company
- To prepare long-term strategic plans containing the desired targets and objectives to be achieved in a 5-year period. The long-term strategic plan that has been signed together with the Board of Commissioners is submitted for approval by the GMS.
- To keep minutes of meetings and to maintain records and administration of the Company in line with the usual practice of a business entity.
- To prepare and submit an annual report in accordance with prevailing regulations, signed by all members of the Board of Directors and Board of Commissioners, to be submitted for ratification by the Annual General Meeting of Shareholders, as well as to prepare and submit other reports as required by the Shareholders.
- To be responsible for the formulation of policies and commitments on aviation safety and security, and in ensuring that company officials one level below the Director are responsible for the implementation of such policies.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

- Menjamin agar perusahaan mempunyai mekanisme agar seluruh karyawan Perusahaan memiliki kesadaran (*awareness*) dan komitmen yang tinggi terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan
- Mempertahankan kedudukan yang baik di dalam industri penerbangan melalui usaha investasi yang berkelanjutan dalam kaitannya dengan pelatihan keselamatan, sistem keselamatan dan teknologi serta keamanan penerbangan.
- Mendukung semua cara yang efektif untuk menangani dan mengkomunikasikan keselamatan, keamanan dan kepatuhan terhadap peraturan.
- Memastikan dilaksanakannya pemeriksaan internal keselamatan penerbangan.
- Memastikan agar setiap karyawan berpartisipasi dalam proses pemeriksaan internal keselamatan, termasuk tanpa terbatas pada pihak ketiga, pemasok dan petugas penanganan di darat.
- Memastikan agar para karyawan memiliki pengetahuan dan ketrampilan yang cukup untuk melaksanakan tugas-tugas keselamatan mereka sesuai dengan standar.
- Menyusun dan melaksanakan sistem manajemen risiko perusahaan yang mencakup seluruh aspek kegiatan perusahaan
- Menyusun dan melaksanakan sistem pengendalian internal perusahaan yang handal dalam rangka menjaga kekayaan dan kinerja perusahaan serta memenuhi peraturan perundang-undangan
- Memastikan kelancaran komunikasi antara perusahaan dengan pemangku kepentingan dengan memberdayakan fungsi *Corporate Secretary*.
- Memastikan dipenuhinya tanggung jawab sosial perusahaan, dalam rangka mempertahankan kesinambungan usaha perusahaan.
- Memperhatikan kepentingan yang wajar dari pemangku kepentingan.
- Melakukan tugas lainnya seperti yang tercantum dalam Anggaran Dasar Perusahaan.

Tanggung Jawab Direksi sesuai bidang kerja:

- Direktur Niaga: bertanggung jawab terhadap pencapaian *Sales*, *Revenue* dan *Services* melalui pengelolaan *network*, *marketing*, *revenue* dan *service* secara terintegrasi.
- Direktur Operasi: bertanggung jawab terhadap pelaksanaan operasi penerbangan, melalui pengelolaan awak pesawat, *ground operations*, *flight dispatch*, *operation control* dan dukungan operasional lainnya.

- To ensure that the Company has the necessary mechanisms in place in order that all employees are aware and have a commitment to aviation safety and security.
- To ensure that the Company maintain a respectable position in the aviation industry through continuous investments with regards to aspects of flight safety training, flight safety systems and technology, and flight security.
- To implement all necessary measures for the effective handling and communicating of issues regarding safety, security and compliance to regulations.
- To ensure the effective implementation of internal checks on flight safety.
- To ensure the active participation by each employee in the internal safety and security checks, including but not limited to those involving a third party, suppliers and ground handling crews.
- To ensure that each employee possesses adequate skills and knowledge in order to perform their safety-related jobs and functions according to established standards.
- To formulate and implement a corporate risk management system that encompasses all aspects of the Company's activities.
- To formulate and implement a reliable internal control system in order to safeguard assets, maintain performance, and comply with all relevant regulations
- To ensure the smooth flow of information between the Company and its diverse stakeholders by empowering the Corporate Secretary function.
- To ensure that the Company has fulfilled its corporate social responsibility commitments in order to sustain its business activities in the long run.
- To ensure that the Company has taken into consideration the interests of stakeholders in a fair and just manner.
- To engage in any other such tasks and duties as described in the Articles of Association.

Specific Responsibilities of Respective Directors:

- EVP Commercial Services: responsible for achievements in Sales, Revenue and Services through the integrated management of business networks, marketing, revenue and services.
- EVP Operations Services: responsible for flight operations through the management of flight crews, ground operations, flight dispatch, operation control, and other operations support functions.

- Direktur Teknik: bertanggung jawab terhadap penjaminan ketersediaan pesawat yang airworthy melalui pengendalian dan pengelolaan kualitas perawatan pesawat.
- Direktur Strategi dan Teknologi Informasi: bertanggung jawab terhadap perumusan strategi dan perencanaan jangka panjang serta dukungan teknologi informasi yang handal.
- Direktur Keuangan: bertanggung jawab terhadap pengelolaan keuangan Perusahaan melalui pengelolaan *treasury*, *budget*, akuntansi dan asset.
- Direktur SDM & Umum: bertanggung jawab terhadap pengelolaan Sumber Daya Manusia serta layanan administrasi dan umum.

Keanggotaan Direksi

Pada saat ini Direksi terdiri dari 7 orang Direktur. Setiap Direktur memiliki keahlian khusus untuk menangani berbagai kepentingan bisnis. Perusahaan telah mendefinisikan wewenang dan tanggung jawab Direksi bagi setiap kebijakan yang relevan. Kami memiliki keyakinan bahwa dengan adanya pembagian wewenang dan tanggung jawab yang jelas, akan tercipta akuntabilitas serta level komitmen yang baik dari setiap anggota Direksi dalam memenuhi tanggung jawab dan tugas mereka.

Kepemilikan Saham

Tidak ada anggota Direksi yang memiliki secara langsung maupun tidak langsung saham dari PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaannya.

Rapat Direksi

Direksi dan Komisaris serta setiap komite menyelenggarakan rapat secara rutin untuk mengidentifikasi, mendiskusikan dan menghindari masalah-masalah yang mungkin timbul.

Direksi mengadakan rapat setiap kali apabila dianggap perlu oleh seorang atau lebih anggota Direksi atau atas permintaan tertulis dari seorang atau lebih anggota Komisaris atau Pemegang Saham yang memiliki jumlah saham terbesar dengan menyebutkan hal-hal yang akan dibicarakan.

- EVP Engineering & Maintenance Services: responsible for the availability of airworthy aircrafts at all times through the management and control of aircraft maintenance activities.
- EVP Corporate Strategy & IT Services: responsible for the formulation of long-term strategy and plans as well as the support of reliable Information Technology systems.
- EVP Financial Services & Group CFO: responsible for financial management through the management of treasury, budgeting, accounting and assets.
- EVP Human Capital & Corporate Support Services: responsible for the management of Human Resources as well as general and administrative services.

Membership of the Board of Directors

At present, the Board of Directors consists of 7 Director. Each Director possesses the necessary competence to handle various business needs. The Company has defined the authority and responsibilities of each Director for the respective function. A clearly set division of authority and responsibilities will result in better accountability and level of commitment on the part of each and every Directors to fulfill their respective responsibilities and duties.

Share Ownership of the Board of Directors

No member of the Board of Directors owns, directly or indirectly, shares in PT Garuda Indonesia (Persero) or its subsidiaries.

Meetings of the Board of Directors

The Board of Directors and Board of Commissioners as well as the various committees held regular meetings to identify and discuss various issues including the prevention of possible problems.

Meetings of the Board of Directors are held as deemed necessary by one or more of the Directors, or on the written request of one or more of the members of the Board of Commissioners or the majority Shareholders, by informing the agenda to be discussed.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Rapat Direksi selama 2009 telah dilaksanakan sebanyak 38 kali dengan tingkat kehadiran sebagai berikut:

Throughout 2009, there were 38 meetings of the Board of Directors, with the following attendance record:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meeting	Kehadiran Attendance	%
Emirsyah Satar	Direktur Utama President & CEO	38	36	95%
Ari Sapari	Direktur Operasi EVP Operations Services	38	34	89%
Achirina	Direktur SDM & Umum EVP Human Capital & Corp. Support Services	38	35	92%
Agus Priyanto	Direktur Niaga EVP Commercial Services	38	36	95%
Eddy Porwanto	Direktur Keuangan EVP Financial Services & Group CFO	38	37	97%
Elisa Lumbantoruan	Direktur Strategi & TI EVP Corp. Strategy & IT Services	38	38	100%
Hadinoto Soedigno	Direktur Teknik EVP Engineering & Maintenance Services	38	36	95%

Remunerasi Dewan Komisaris dan Direksi

Komisaris menerima remunerasi yang terdiri dari honorarium, tunjangan transport, fasilitas telepon, kesehatan, konsesi terbang, uang perjalanan dinas dan santunan purna jabatan, yang jumlahnya diputuskan dalam RUPS Tahunan.

Direksi menerima remunerasi yang terdiri atas gaji, fasilitas rumah jabatan/kompensasi, kendaraan jabatan, kesehatan, fasilitas air, gas, listrik, telepon, konsesi terbang, bantuan istirahat tahunan, pakaian representatif, tunjangan harian dan perjalanan serta santunan purna jabatan yang jumlahnya direkomendasikan oleh Dewan Komisaris berdasarkan Rapat Umum Pemegang Saham.

Untuk tahun 2009, Perusahaan memberikan kompensasi kepada Dewan Komisaris dan Direksi berupa gaji, tunjangan dan insentif sebesar Rp 28.977.854.407 dengan rincian sebagai berikut:

Remuneration for the Board of Commissioners and Board of Directors

Remuneration for the Board of Commissioners consists of service compensation, transportation benefits, telephone facility, health facility, flight facility, business trip allowance, and pension benefits, the amount of which is determined by the Annual GMS.

Remuneration for the Board of Directors consists of salary, housing facility or compensation, company car, health facility, utility facility (water, electricity, gas), telephone facility, flight facility, annual leave benefits, dress allowance, daily allowance, business trip allowance, and pension benefits, the amount of which is recommended by the Board of Commissioners and approved by the GMS.

For 2009, total remuneration in the form of salaries, benefits and incentives for the Board of Commissioners and Board of Directors amounted to Rp 28,977,854,407 detailed as follows:

Dewan Komisaris Board of Commissioners

Gaji Salaries	Tunjangan Allowances	Insentif Incentives
Rp 2.614.692.840	Rp 877.425.266	Rp 2.686.500.001

Direksi Board of Directors

Gaji Salaries	Tunjangan Allowances	Insentif Incentives
Rp 8.409.062.400	Rp 5.750.173.800	Rp 8.640.000.100

Pengembangan Direksi

Garuda Indonesia menyelenggarakan berbagai sesi pelatihan baik internal maupun eksternal kepada para Direksi agar mereka senantiasa dapat meningkatkan pengetahuan dan keahlian mereka serta memperoleh pemahaman terkini dengan kondisi perekonomian.

Training for the Board of Directors

Garuda Indonesia provides members of the Board of Directors with a variety of training sessions both internal as well as external, in order to improve their knowledge and skills as well as to keep them up to date with the latest developments in economic conditions.

Pelatihan ini bisa berupa pengarahan terstruktur dari pejabat senior dalam bidang yang berhubungan dengan tanggung jawab masing-masing atau melalui kursus eksekutif eksternal yang relevan. Selain itu, secara reguler Direksi diberi pengarahan mengenai sosialisasi peraturan terbaru, perkembangan dalam praktik-praktik tata kelola perusahaan, teknologi informasi, isu-isu yang timbul dalam manajemen risiko, juga perubahan-perubahan dalam standar akuntansi.

Training may take the form of a structured briefing from senior company officials in their respective fields of responsibility as well as external executive courses in relevant subject matters. In addition, the Board of Directors is regularly briefed on new regulations, new developments in corporate governance practices and information technology, current issues in risk management, as well as changes in accounting standards.

No	Jenis Type	Waktu Pelaksanaan Date	Lokasi Location
	Direktur Utama President Director & CEO		
1.	Pembicara pada AISEC Career Days 2009 Speaker on AISEC Career Days 2009	4 Februari	Jakarta
2	Pembicara pada Workshop "Strategy Planning" oleh ARRBEY Speaker on Workshop "Strategy Planning" by ARRBEY	24 Februari	Jakarta
3.	Panelis dalam dialog TV bersama Presiden RI, tema "Leadership" di Metro TV Speaker at dialogue with the President of Republic Indonesia about "Leadership" at Metro TV	25 Februari	Jakarta
4	Pembicara pada diskusi Roundtable TEN Speaker on Roundtable Discussion TEN	15 April	Jakarta
5	Pembicara dalam Rapat kerja Internasional PT Aetra Air Speaker at International Business Meeting PT Aetra Air	7 Mei	Jakarta
6.	Pembicara pada World Air Transport Summit 65th Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan IATA Speaker on World Air Transport Summit 65th IATA Annual General Meeting	8-10 Juni	Kuala Lumpur
7	Panelis pada Greener Skies 2009 CEO Conference Panelist on Greener Skies 2009 CEO Conference	7 Oktober	Hong Kong
8.	Pembicara pada HR Summit Indonesia 2009 Speaker on Indonesia HR Summit 2009	22 Oktober	Bali
9.	53rd Assembly of President Association Asia Pacific Airline (AAPA)	19-21 Nov.	Singapore
10.	Narasumber dalam *Talkshow* Economic Challenges Speaker at Economic Challenges Talkshow	30 Nov.	Jakarta
11.	CITI Sharing Experience "Leadership"	3 Desember	Jakarta
12.	Pembicara tamu pada Rolls Royce South East Asia Advisory Board Dinner Guest Speaker at Rolls Royce South East Asia Advisory Board Dinner		Jakarta
13.	Narasumber dalam acara The MarkPlus Conference 2010: New Concept, New Strategy Speaker at The MarkPlus Conference 2010: New Concept, New Strategy	10 Desember	Jakarta
14.	Pembicara dalam acara Center for Corporate Leadership (CCL), tema: " Excellence in Corporate Leadership" Speaker at CCL with theme "Excellence in Corporate Leadership"	10 Desember	Jakarta
15.	Workshop Peran Top Management dalam membangun Budaya Perusahaan Workshop on "Top Management's Role in Building Corporate Culture"	9 Desember	Jakarta
	Direktur Operasi EVP Operations Services		
1.	Seminar Undang-undang No. 1 tahun 2009 Seminar on Law No. 1 year 2009	7 Oktober	Jakarta
2.	Workshop Peran Top Management dalam membangun Budaya Perusahaan Workshop on "Top Management's Role in Building Corporate Culture"	9 Desember	Jakarta
	Direktur Keuangan EVP Financial Services & Group CFO		
1.	10th Anniversary Asia-Pacific Air Finance Conference	4-6 Nov	Hong Kong
2.	AWAS Aviation Seminar	17-19 Juli	Denpasar
3.	Workshop Peran Top Management dalam membangun Budaya Perusahaan Workshop on "Top Management's Role in Building Corporate Culture"	9 Desember	Jakarta
	Direktur Niaga EVP Commercial Services		
1.	Sosialisasi Undang-Undang No. 1 tentang Penerbangan Socialization on Law No. 1 about Aviation	19 Januari	Jakarta
2.	Sosialisasi dan Workshop Enterprise Risk Management Socialization and Workshop on Enterprise Risk Management	20 Januari	Jakarta
3.	IATA Annual General Meeting & World Air Transport Summit	7 Juni-9 Juni	Kuala Lumpur
4.	Workshop Peran Top Management dalam membangun Budaya Perusahaan Workshop on "Top Management's Role in Building Corporate Culture".	9 Desember	Jakarta
	Direktur SDM dan Umum EVP Human Capital & Corporate Support Services		
1.	Seminar Wanita Wirausaha BNI-Femina 2009 Seminar Woman Enterpreneurship BNI-Femina 2009	18 April	Jakarta
2.	Indonesia HR Summit 2009	23 Oktober	Nusa Dua,Bali
3.	Pembicara dalam The Human Capital National Conference Speaker at Human Capital National Conference	3 Desember	Jakarta
4.	Workshop Peran Top Management dalam membangun Budaya Perusahaan Workshop on "Top Management's Role in Building Corporate Culture"	9 Desember	Jakarta

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Komite-komite di bawah Dewan Komisaris & Direksi

Dalam melaksanakan tugas pengawasannya, Dewan Komisaris didukung oleh Komite Audit, Komite Kebijakan *Corporate Governance* dan Komite Kebijakan Risiko di tingkat Komisaris. Setiap Komite memiliki tugas dan tanggung jawabnya masing-masing sebagaimana yang telah disetujui oleh Dewan Komisaris. Penjabaran tugas dan wewenang Komite masing-masing dijabarkan dalam Piagam-piagam Komite.

Komite Audit

Komite Audit membantu Komisaris dalam menelaah informasi keuangan Perusahaan sebelum diterbitkan dan memantau laporan penilaian Audit Internal kepada komite termasuk Komisaris dalam hal risiko-risiko yang dihadapi Perusahaan dan penerapan manajemen risiko oleh Direksi. Komite Audit juga menelaah serta melaporkan kepada Komisaris segala persoalan yang menyangkut Perusahaan.

Setiap anggota Komite Audit harus menandatangani pernyataan kepatuhan terhadap Piagam Komite Audit dan Pernyataan Benturan Kepentingan (*Statement of Conflict of Interest*) secara berkala, minimal satu tahun sekali.

Dalam melaksanakan tugas-tugas pengawasan atau pengendalian, Komite Audit selalu berpedoman kepada *international best practices of Audit Committee* (*Blue Ribbon Committee*, Hampell Report etc) dan kode etik serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan komite audit. Selain itu, etika dan norma Komite Audit dijabarkan dalam Piagam Komite Audit yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Perusahaan ini.

Komite Audit harus memastikan bahwa setiap pelaksana fungsi pengawasan dan pengendalian tersebut memahami prasyarat-prasyarat sesuai Etika dan Norma Pengawasan dan Pengendalian. Komite Audit juga bertanggung jawab untuk mengidentifikasi adanya penyimpangan terhadap prasyarat-prasyarat tersebut. Dalam hal terjadinya penyimpangan, Komite Audit akan melaporkannya kepada Komisaris.

Susunan keanggotaan Komite Audit Perseroan adalah sebagai berikut:

Committees under the Board of Commissioners and Board of Directors

In discharging its supervisory function, the Board of Commissioners is assisted by the Audit Committee, the Corporate Governance Policy Committee, and the Risk Policy Committee at the Board level. Each Committee has its respective duties and responsibilities as approved by the Board of Commissioners, and sets out in the respective Committee Charter.

Audit Committee

The Audit Committee assists the Board of Commissioners in reviewing financial information to be published and in monitoring evaluation reports from Internal Audit to the Audit Committee and Board of Commissioners regarding risks faced by the Company and the implementation of risk management by the Board of Directors. The Audit Committee also reviews and reports to the Board of Commissioners on issues related to the Company.

Each member of the Audit Committee is required to sign a Statement of Compliance to the Audit Committee Charter and a Statement of Conflict of Interest periodically, at least once a year.

In discharging its supervisory or control duties, the Audit Committee is guided by international best practices for audit committees (Blue Ribbon Committee, Hampell Report, etc) as well as by the code of conduct and other standards related to an audit committee. In addition, the Audit Committee is also guided by ethics and norms as contained in the Audit Committee Charter, which forms an integral part of the Company Policy Manual.

The Audit Committee shall ensure that each function related with supervision and control understands the pre-requisites demanded in line with the ethics and norms of supervision and control. The Audit Committee is also responsible to identify violations to such pre-requisites. In the event of a violation occurring, the Audit Committee shall report such violation to the Board of Commissioners.

Membership of the Audit Committee is as follows:

Adi R. Adiwoso	Ketua merangkap Anggota Independen Chairman and Independent Member
Adi Dharmanto	Anggota Independen Independent Member
Etty Retno Wulandari	Anggota Member

Pergantian Anggota Komite Audit

Farida Astuti diangkat sebagai anggota Komite Audit berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5021/08 tanggal 1 April 2008 dan terhitung tanggal 1 Maret 2009, beliau mengundurkan diri melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5012/08 tanggal 6 Maret 2009. Selanjutnya Dewan Komisaris mengangkat Adi Dharmanto menjadi anggota Komite Audit melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris PT Garuda Indonesia (Persero) Nomor: JKTDU/SKEP/5011/09 tentang pengangkatan Anggota Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero) tanggal 1 Mei 2009.

Biografi Komite Audit

Biografi singkat Komite Audit dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

Komite Kebijakan Corporate Governance

Komite Kebijakan *Corporate Governance* dibentuk sesuai surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5045/08 pada tanggal 1 November 2008 dengan tugas membantu Dewan Komisaris dalam hal mengkaji kebijakan GCG yang berlaku di PT Garuda Indonesia (Persero) secara menyeluruh serta menilai konsistensi penerapannya. Dalam menjalankan tugasnya, Komite Kebijakan *Corporate Governance* berkewajiban membuat laporan berkala kepada Komisaris minimal setiap 3 bulan sekali kepada Dewan Komisaris serta laporan khusus yang berisi laporan setiap temuan yang diperkirakan dapat mengganggu efektivitas perusahaan.

Komite Kebijakan *Corporate Governance* dijabat oleh Wendy Aritenang (Ketua merangkap Anggota), G Suprayitno (Anggota) dan Baitul Ihwan (Anggota).

Biografi Komite Kebijakan Corporate Governance

Biografi singkat Komite Kebijakan *Corporate Governance* dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

Hal-hal yang Perlu Ditindaklanjuti

Komite Kebijakan *Corporate Governance* merekomendasikan Direksi untuk lebih meningkatkan wawasan terkait dengan GCG dengan mengikuti seminar-seminar terkait dengan GCG.

Membership Changes of the Audit Committee

Farida Astuti was appointed as member of the Audit Committee based on Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5021/08 dated April 1, 2008, and effective since March 1, 2009 she resigned based on Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5012/09 dated March 6, 2009. Subsequently, the Board of Commissioners appointed Adi Dharmanto as member of the Audit Committee based on Decree of the Board of Commissioners of PT Garuda Indonesia (Persero) No. JKTDU/SKEP/5011/09 on the Appointment of Member of the Audit Committee of PT Garuda Indonesia (Persero) dated May1, 2009.

Brief Profile of the Audit Committee

A brief profile of the Audit Committee is described in the corporate data section of this annual report.

Corporate Governance Policy Committee

The Corporate Governance Policy Committee was established based on Decree of the Board of Commissioners No. JKTDU/SKEP/5045/08 dated November 1, 2008, and assigned the duty of assisting the Board of Commissioners in performing a comprehensive review of GCG policies at PT Garuda Indonesia (Persero) and the consistency of their implementation. In discharging its duties, the Corporate Governance Policy Committee shall submit a periodic report to the Board of Commissioners at least once every quarter, as well as special reports in the event of findings that are deemed to be detrimental to the effectiveness of the Company.

Membership of the Corporate Governance Policy Committee comprises Wendy Aritenang (Chairman and Member), G. Suprayitno (Member) and Baitul Ihwan (Member).

Brief Profile of Corporate Governance Policy Committee

A brief profile of the Corporate Governance Policy Committee is described in the corporate data section of this annual report.

Identified Issues for Follow-Up

The Corporate Governance Policy Committee recommended that the Board of Directors attend GCG related seminars in order to broaden its horizon on GCG.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Komite Kebijakan Risiko

Dalam rangka mengkaji sistem manajemen risiko yang disusun perusahaan dan menilai toleransi risiko yang dapat diambil oleh perusahaan, perusahaan membentuk Komite Kebijakan Risiko melalui Surat Keputusan Dewan Komisaris No. JKTDU/SKEP/5046/08 tanggal 1 November 2008. Tugas Komite ini adalah membantu Dewan Komisaris dalam mengkaji sistem manajemen risiko yang terintegrasi, telah disusun dan diimplementasikan oleh Perusahaan serta menilai toleransi risiko yang dapat diambil Perusahaan.

Dalam menjalankan tugasnya, Komite Kebijakan Risiko berkewajiban membuat laporan berkala kepada Komisaris minimal setiap 3 bulan sekali kepada Dewan Komisaris serta laporan khusus yang berisi laporan setiap temuan yang diperkirakan dapat mengganggu efektivitas perusahaan.

Keanggotaan Komite Kebijakan Risiko terdiri dari Sahala Lumban Gaol (Ketua Merangkap Anggota), Asril Fitri Syamas (Anggota), Lily Rosilawaty Sihombing (Anggota).

Biografi Komite Kebijakan Risiko

Biografi singkat Komite Kebijakan Risiko dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

Corporate Safety Committee

Komite ini khusus dibentuk untuk membahas kebijakan yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan. Rapat Komite ini, yang diadakan secara minimal 6 (enam) bulan sekali atau sewaktu-waktu jika diperlukan, hanya dihadiri oleh level Direktur dan dipimpin oleh Direktur Utama.

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan ini secara umum memiliki tugas dan wewenang untuk:

- Membantu mempertahankan dan meningkatkan kualitas operasional dan memastikan keselamatan penerbangan (*operational quality and safety assurance*).
- Memeriksa dan memberikan laporan tingkat kepatuhan atas seluruh hal-hal dan aspek-aspek yang dipersyaratkan (*mandatory items*) oleh standar Perusahaan dan standar internasional; termasuk standar teknis penerbangan (*technical standard*) dan standar keselamatan penerbangan (*flight aviation safety standard*).

Risk Policy Committee

In order to review the risk management system established by the Company and to assess the risk tolerance acceptable by the Company, Garuda has established a Risk Policy Committee based on Decree of the Board of Commissioners No. JKTDU/SKEP/5046/08 dated November 1, 2008. The Risk Policy Committee assists the Board of Commissioners in reviewing the integrated risk management system that has been formulated and implemented in the Company and to assess acceptable risk tolerance of the Company.

In discharging its duties, the Risk Policy Committee shall submit periodic reports to the Board of Commissioners at least once every three months, as well as special reports on findings that are estimated to have adverse effect on the activities of the Company.

Membership of the Risk Policy Committee comprises Sahala Lumban Gaol (Chairman and Member), Asril Fitri Syamas (Member) and Lily Rosilawaty Sihombing (Member).

Brief Profile of Risk Policy Committee

A brief profile of Risk Policy Committee is described in the corporate data section of this annual report.

Corporate Safety Committee

The Corporate Safety Committee is established to discuss issues related to flight safety. Meetings of the Committee are held at least once every 6 (six) months or as needed. These meetings are attended only by personnel at EVP level, and chaired by the President Director.

In its supervisory and control function on matters related to flight operations, the Committee has the following duties and authority:

- To assist efforts in maintaining and improving flight operational quality and safety assurance.
- To assess and report on the level of compliance of mandatory items with respect to Company standards and international standards, including technical standards and flight aviation safety standards.

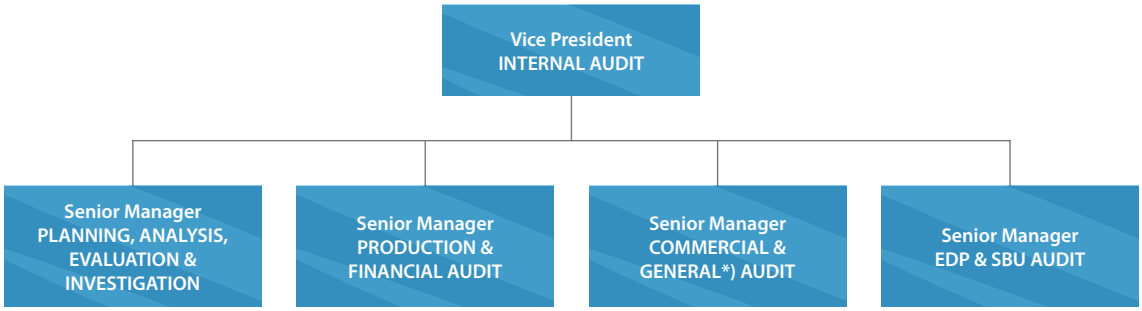
Kebijakan Pengawasan dan Pengendalian Intern

Kebijakan pengawasan dan pengendalian mencakup kebijakan untuk fungsi pengawasan dan pengendalian Perusahaan secara menyeluruh meliputi pengawasan dan pengendalian pada tingkat Komisaris, Direksi, Pegawai Pimpinan dan pelaksana. Pengawasan dan pengendalian juga meliputi aspek-aspek keuangan, non keuangan, kualitatif maupun kuantitatif pada setiap unit bisnis, termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*), Audit Internal, Audit Eksternal dan Manajemen Risiko.

Internal Supervisory and Control Policy

The policies for internal supervisory and control comprise comprehensive policies for supervision and internal control at the Company at the Board of Commissioners, Board of Directors, senior executives and staff level. Supervision and internal control also includes embedded internal control on qualitative and quantitative financial and non-financial aspects at every business unit, including supporting units, Audit Internal, Audit External, and Risk Management units.

Struktur Internal Audit **Internal Audit Structure**



*) Meliputi fungsi di Human Capital & Corporate Support Services dan Corporate Strategy & IT Services diluar fungsi IT/EDP
Includes Human Capital & Corporate Support Services and Corporate Strategy & IT Services function (excluding IT/EDP)

Pelaksanaan Pengawasan dan Pengendalian Intern

Tanggung jawab atas koordinasi dan terlaksananya fungsi pengawasan dan pengendalian ada pada Komisaris. Sesuai dengan Anggaran Dasar, Dewan Komisaris merupakan organ tertinggi yang bertanggung jawab melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian dengan dibantu oleh Komite Audit.

Dalam pelaksanaan sehari-hari, Unit Internal Audit/ Satuan Pengawasan Intern (SPI) berperan aktif mendukung pencapaian tujuan Perusahaan dengan melakukan evaluasi serta memberikan saran perbaikan atas manajemen risiko, pengendalian internal dan proses *governance* melalui suatu pendekatan kerja yang sistematis dan teruji. SPI bertanggung jawab secara administratif kepada Direktur Utama dan secara fungsional kepada Komite Audit.

Audit Internal bertujuan memberikan jasa konsultasi dan evaluasi yang independen dan obyektif melalui analisa, penilaian, rekomendasi dalam lingkup *internal control*, dan tata kelola dan manajemen risiko untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi perusahaan.

Implementation of Supervision and Internal Control

The Board of Commissioners is responsible for the coordination and implementation of supervisory and internal control functions. According to the Articles of Association, the Board of Commissioners is the highest company organ responsible for control and supervisory function assisted by the Audit Committee.

In the actual implementation of this function, the Internal Audit unit (SPI) has an active role towards the achievement of Company's objectives by evaluating and recommending improvement measures on risk management, internal control and governance processes, undertaken by systematic and proven work procedures. Administratively, SPI is responsible to the President Director while functionally reporting to the Audit Committee.

Internal Audit provides consultation services as well as independent and objective evaluation through analysis, assessment and recommendations related to internal control, governance processes and risk management, in order to improve the effectiveness and efficiency of the Company.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Ruang lingkup kegiatan Audit Internal mencakup penelaahan terhadap *Internal Control*, *Governance* dan pengelolaan risiko termasuk audit secara periodik, penanganan pengaduan masyarakat, audit khusus, penilaian ketaatan terhadap peraturan perundang-undangan, perbaikan mutu dan kinerja unit internal audit serta sinergi dengan eksternal audit dan komite audit.

Audit Internal harus dilakukan secara independen terhadap aktivitas yang diauditnya. Independensi dapat dicapai melalui organisasi dalam perusahaan dan pertanggungjawaban pengawasan internal secara langsung kepada Direktur Utama dan Komite Audit. Hubungan Komite Audit dan Audit Internal harus ditetapkan dan mengacu kepada Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit.

Bilamana suatu penugasan dipandang memiliki *conflict of interest* atau independensi Pimpinan Internal Audit terganggu, Komite Audit dapat menunjuk pihak ketiga *(independent party)* untuk melaksanakan audit.

Perusahaan juga memiliki fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada bisnis (*embedded internal control*) antara lain:
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada unit bisnis termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*) adalah fungsi yang ada pada tingkat pelaksana yang bertanggung jawab kepada Direktur yang membawahi unit bisnis yang terkait. Sifat pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh fungsi pengawasan dan pengendalian ini adalah *preventive control*; yaitu memastikan kepatuhan dan pemenuhan prasyarat yang telah ditetapkan sebelum suatu aktivitas dilaksanakan.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR), *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan ketentuan lainnya dilakukan oleh *Corporate Safety Committee*.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget)* yang ditetapkan dilakukan oleh fungsi *Corporate Control*.

The scope of activities of Internal Audit comprises reviews on internal control, governance process and risk management, including regular audit, handling of public complaints, special audit, assessment on compliance to laws and regulations, improvement in the work quality and performance of internal audit, and synergy with external auditors and the Audit Committee.

Internal Audit is independent to the activities being audited. The independence status of Internal Audit is ensured through its structure in the organization whereby Internal Audit is directly responsible to the President Director and the Audit Committee. The relation between the Audit Committee and Internal Audit is clearly established in accordance with the Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter.

Should a specific audit assignment be deemed to contain a conflict of interest or interfer with the independency of Internal Audit, the Audit Committee may appoint an independent third party to conduct the audit.

The Company also has embedded internal control with regards to supervision and control functions, including:
- Supervision and control of funds utilization or realization with regards to the established budget.
- Embedded internal control and supervision at business units including supporting units representing functions existing at staff level and responsible to the Director in charge of the respective business unit. The embedded internal control and supervision function at this level is in the nature of preventive control, in order to ensure aspects of compliance and the fulfillment of established pre-requisites prior to the implementation of an activity.
- Supervision and control functions related to flight operation activities based on stipulations of the Civil Aviation safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) and other such regulations are undertaken by the Corporate Safety Committee.
- Supervision and control of funds utilization or budget realization with regards to established budget is undertaken by the Corporate Control unit.

Kegiatan Unit Audit Internal/Satuan Pengawas Intern

Satuan Pengawasan Intern (SPI) Garuda Indonesia dalam menyusun dan melaksanakan Program Kerja Pemeriksaan Tahunan (PKPT) bertujuan untuk memastikan efektivitas pencapaian tujuan perusahaan melalui pelaksanaan audit dan evaluasi terhadap proses pengendalian kegiatan operasional, pengelolaan risiko dan *corporate governance* berupa pelaksanaan audit, konsultasi serta memberikan rekomendasi yang independen, obyektif dan inovatif.

Dalam melakukan penilaian risiko, fungsi audit internal mengkoordinasikan aktivitasnya dengan pengelolaan risiko untuk memperoleh input mengenai penilaian risiko yang dihasilkan oleh proses pengelolaan risiko tersebut.

Selama tahun 2009, Internal Audit PT Garuda Indonesia telah melaksanakan Program Kerja Pengawasan Tahunan sebanyak 39 program dan melaksanakan 13 Non Program. Adapun PKPT meliputi:

1. Pemeriksaan Pengadaan *Crew Goods*
2. Pemeriksaan Pengelolaan Pembangunan Pihak III
3. Pemeriksaan Pengelolaan AIL
4. Evaluasi Implementasi *E-Ticketing*
5. Pemeriksaan Insentif *Frontliner* Agen
6. Evaluasi Aplikasi SAP – RP
7. Pemeriksaan *Pricing*
8. Evaluasi Pemilihan IFE Pesawat B777
9. Pemeriksaan Biaya CRS
10. Pemeriksaan *Pre & post Service*
11. Pemeriksaan SBU *Cargo*
12. Evaluasi CROPA
13. Pemeriksaan Asuransi
14. Evaluasi Tindaklanjut atas Pengelolaan Haji
15. Pemeriksaan *Pax Revenue*
16. Pemeriksaan Pengelolaan *Crew*
17. Pemeriksaan *Fixed Asset Non Aircraft*
18. Evaluasi Pembangunan Kantor Pusat
19. Pemeriksaan Pengelolaan Promosi
20. Evaluasi Kinerja Rute
21. Pemeriksaan *Corporate Account*
22. Evaluasi Kontrak-kontrak Kestasiunan
23. Pemeriksaan *Repair & Maintenance Airframe*
24. Pemeriksaan Pendapatan Sewa Gudang
25. Pemeriksaan TKI & Umroh
26. Pemeriksaan SBU GSM
27. Pemeriksaan BO Domestik & Internasional (13 Audit)

Activity Report of Internal Audit

The Internal Audit unit (SPI) of Garuda Indonesia formulates and implements an Annual Audit Work Program (PKPT) in order to ensure the effective achievement of Company's objectives through the implementation of audit and evaluation on operational control process, risk management processes and corporate governance processes in the form of audits and consultations, and by providing independent, objective and innovative recommendation.

With regards to risk assessment, Internal Audit coordinates its activities with those of risk management for input on risk assessment undertaken by the respective risk management process.

In 2009, the Internal Audit unit of Garuda Indonesia implemented the Annual Audit Work Program (PKPT) of 39 audit assignments, as well as 13 non-PKPT assignments. The PKPT assignments were:

1. Audit on procurement of crew goods
2. Audit on third party construction management
3. Audit on AIL management
4. Evaluation on the implementation of e-Ticketing
5. Audit on incentives for agent frontliners
6. Evaluation of the SAP-RP application
7. Audit on pricing
8. Evaluation on IFE selection for B777 aircraft
9. Audit on CRS expenses
10. Audit on pre- and post services
11. Audit on Cargo SBU
12. Evaluation of CROPA
13. Audit on insurance
14. Evaluation of follow-up on Hajj management
15. Audit of passenger revenue
16. Audit on crew management
17. Audit on non-aircraft fixed assets
18. Evaluation of the construction of Head Office
19. Audit on promotional management
20. Evaluation of flight route performance
21. Audit of corporate accounts
22. Evaluation of station contracts
23. Audit on airframe repair & maintenance
24. Audit on warehouse rent revenues
25. Audit on TKI & Umroh
26. Audit on GSM SBU
27. Audit branch office domestic & international (13 audits)

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Sementara itu non PKPT terdiri dari:
1. Pemeriksaan pengelolaan *sales outlet*
2. Evaluasi *irregularity cost*
3. Evaluasi pengelolaan Kesehatan Crew
4. Evaluasi implementasi teknologi informasi kargo
5. Pemeriksaan *online payment*
6. Pemeriksaan indisipliner pegawai BO BTH
7. Pemeriksanaan pengadaan barang & jasa BO Jakarta
8. Pemeriksanaan Cargo Cabang Medan
9. Evaluasi *e-ticketing* di cabang Riyadh
10. Evaluasi pemberian fasilitas kendaraan
11. Pemeriksaan Utilisasi Pesawat
12. Evaluasi Pengadaan MMR
13. Pemeriksaan *code share*.

Non-PKPT audit assignments meanwhile were:
1. Audit on sales outlet management
2. Evaluation of irregular costs
3. Evaluation of crew health management
4. Evaluation on implementation of cargo information technology
5. Audit of online payment
6. Audit of employee indiscipline at BTH branch office
7. Audit on procurement of goods and services at Jakarta branch office
8. Audit on cargo at Medan branch office
9. Evaluation of e-Ticketing at Riyadh branch office
10. Evaluation of Company vehicle facility
11. Audit on aircraft utilization
12. Evaluation of MMR procurement
13. Audit on code share.

Selain hal di atas unit internal audit juga melakukan pemeriksaan khusus dan evaluasi atas adanya pengaduan baik dari pelanggan maupun internal perusahaan yaitu:
- Pengaduan penumpang atas pelayanan petugas *ticketing* di *counter* GA Express BO Denpasar
- Keluhan penumpang atas reservasi di BO Bandung
- Penyalahgunaan uang muka di BO Jakarta
- Unprosedural penanganan Irregularity di BO Makassar.

In addition, Internal Audit also conducted special audits and evaluation on complaints from customers as well as from internal parties, comprising:
- Customer complaint regarding service quality of ticketing personnel at GA Express counter at Denpasar BO
- Customer complaint regarding flight reservation at Bandung BO
- Misappropriation of customer deposit at Jakarta BO
- Non-procedural handling of irregularity at Makassar BO.

Dari pelaksanaan program kerja tahun 2009 telah dihasilkan 160 rekomendasi dan sebanyak 146 rekomendasi telah ditindaklanjuti sedangkan sisanya masih dalam proses penyelesaian meliputi perbaikan prosedur, kelengkapan dokumentasi, koordinasi antar unit, juga terhadap rekomendasi yang perlu mendapat perhatian BOD.

The implementation of the 2009 work program has resulted in 160 recommendations, of which some 146 recommendations have been followed-up, while the remainder were still in process, including improvements to procedures, adequacy of documentation, inter-unit coordination, and recommendations that needed the attention of the Board of Directors.

Dalam rangka proses penyelesaian tindak lanjut ini dilakukan kerjasama melalui pembahasan dengan unit terkait untuk pemutakhiran tindak lanjut, peningkatan hasil pemeriksaan dan mendukung pelaksanaan efisiensi.

The process for the follow-up measures include coordination and discussions with the respective units to update the follow-up measures, to improve the results of audit, and to support better efficiency.

Sementara itu, SPI juga melakukan sinergi dengan komite audit dimana secara rutin minimal 1 kali dalam sebulan SPI melaporkan perkembangan hasil pemeriksaan, *open item* (tindak lanjut) hasil pemeriksaandan membahas laporan keuangan serta isu terakhir yang ada di Perusahaan. Selain itu, KomiteAudit dapat meminta bantuan Unit Audit Internal untuk melakukan audit dengan tujuan tertentu.

In the meantime, SPI also works with the Audit Committee through routine reports at least once a month where the SPI reported developments in audit findings, open items or follow-up to audit findings, discussions on financial statements and recent issues in the Company. The Audit Committee may also ask the Internal Audit unit to perform an audit for a specific purpose.

Tidak hanya dengan Komite Audit, SPI juga membina hubungan baik dengan Auditor eksternal seperti BPKP, BPKRI dan KAP dalam rangka membantu kelancaran pemeriksaan yang dilakukan. Internal audit juga telah melaksankan dan melaporkan hasil pemantauan tindak lanjut pemeriksaaan auditor eksternal serta melakukan konsultasi dengan eksternal auditor dalam penerapan *internal control*, manajemen risiko dan GCG.

Selama tahun 2009, unit internal audit telah bekerjasama dengan lembaga pendidikan YPIA untuk merealisasikan program pendidikan berkelanjutan (PPL) untuk tingkat pra manajerial terhadap 27 pegawai serta mengikutsertakan 3 auditor anak perusahaan ke dalam pelatihan tersebut.

Agar hasil pemeriksaan memiliki nilai tambah dan dalam rangka meningkatkan kualitas hasil pemeriksaaan, unit internal audit selalu melakukan review dan evaluasi atas Standar Operating Procedure diantaranya pada tahun 2009 mulai diterapkan Teknologi Informatika dalam proses mekanisme tindak lanjut pemuktahiran standar kertas kerja dan lainnya.

Audit Eksternal/Akuntan Publik

Fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan dilakukan dengan melaksanakan pemeriksaan Audit Eksternal yang dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik. Berdasarkan Surat Keputusan Dewan Komisaris No: 035/DEKOM/KEU-12/IX/09 tanggal 15 September 2009 Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan (Deloitte Touche Tohmatsu) ditunjuk sebagai Auditor Independen Perusahaan yang akan melakukan audit atas Laporan Keuangan Konsolidasi, Evaluasi Kinerja, Laporan Keuangan PKBL, *Excess Cash Report* dan Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern Garuda Indonesia untuk tahun buku 2009, dengan total biaya sebesar Rp 2,5 miliar.

Audit Eksternal/Akuntan Publik merupakan fungsi pengawasan independen terhadap aspek keuangan Perusahaan yang dilakukan oleh Kantor Akuntan Publik.

Kantor Akuntan Publik Osman Bing Satrio & Rekan sebagai Auditor Independen Perusahaan telah melakukan audit atas Laporan Keuangan Konsolidasi, Evaluasi Kinerja, Laporan Keuangan PKBL, *Excess Cash Report* dan Kepatuhan terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern Garuda Indonesia untuk tahun buku 2009.

Aside from relation with the Audit Committee, Internal Audit also interacts with external auditors such as BPKP, BPKRI and Public Accountant Firm, in order to facilitate the audit process by those auditors. Internal Audit also implements and reports on the follow-up of audit findings by external auditors, as well as consults with external auditors in the implementation of internal control, risk management and GCG.

In 2009, the Internal Audit unit cooperated with an educational institution, YPIA, to conduct a pre-managerial level continuing education program for 27 employees. Three auditors from subsidiary companies were also sent to attend the training program.

In order to add value and to improve the quality of audit findings, the Internal Audit unit engaged in regular reviews and evaluation of Standard Operating Procedure on audit. Among other things, in 2009 Internal Audit introduced the utilization of Informatics Technology in the mechanism for follow-up measures, updating of work papers, and other processes.

External Auditor/Public Accountant

Independent supervision on financial aspects of the Company is conducted through an audit by external auditors of a Public Accountant Firm (KAP).
Based on Decree of the Board of Commissioners No. 035/DEKOM/KEU-12/IX/09 dated September 15, 2009, KAP Osman Bing Satrio & Rekan (Deloitte Touche Tohmatsu) was appointed as the Independent Auditors that will perform the audit on the Consolidated Financial Statements, Work Evaluation, Financial Statements of the PKBL, Excess Cash Report, and Compliance to Laws and Regulation and Garuda Indonesia Internal Control for fiscal year 2009, for a total fee of Rp 2.5 billion.

External auditors or public accountants represent an independent supervisory function on the Company's financial aspects, and performed by a Public Accountant Firm (KAP).

KAP Osman Bing Satrio & Partners as Independent Auditors has performed the audit on the Consolidated Financial Statements, Work Evaluation, Financial Statements of the PKBL, Excess Cash Report, and Compliance to Laws and Regulations and Garuda Indonesia Internal Control for fiscal year 2009.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Manajemen Risiko

Perusahaan menyadari bahwa jalannya operasional perusahaan tidak terlepas dari berbagai risiko, baik risiko yang berada di bawah kendali maupun risiko yang berada di luar kendali Perseroan. Karena itu risiko tidak boleh diabaikan dan harus dikelola secara terintegrasi, optimal, dan berkesinambungan, sebagai bagian yang tak terpisahkan dari praktik tata kelola yang baik atas korporasi. Mengelola risiko adalah tanggung jawab setiap orang, sehingga setiap karyawan harus mengenali setiap risiko yang terkait dengan pekerjaannya dan mengelolanya secara proaktif.

Pada pertengahan 2008, Perusahaan telah membentuk proyek ERM yang bertugas untuk membangun *framework* dan infrastruktur untuk penerapan manajemen risiko secara terintegrasi (*enterprise risk management*) yang efektif. Pada kuartal kedua 2009, proses penerapan tahap awal (*initial implementation*) telah dimulai sebagai langkah pendahuluan formalisasi dan sistematisasi penerapan enterprise risk management secara terintegrasi.

Inisiatif-inisiatif Pengelolaan Risiko

Sepanjang tahun 2009, langkah-langkah menuju tahap penerapan manajemen risiko secara terintegrasi di seluruh perusahaan yang telah dilakukan, mencakup:

- *Awareness session*, dilaksanakan baik untuk jajaran *Board of Directors*, VP, hingga *ke key risk officer* yaitu mereka yang nantinya akan menjadi fasilitator penerapan manajemen risiko di unit-unit.
- *Workshop* manajemen risiko untuk para *key risk officer*, yang dimaksudkan sebagai pembekalan pengetahuan dan ketrampilan bagi mereka dalam memfasilitasi pelaksanaan proses manajemen risiko di unitnya masing-masing.
- Penyusunan profil risiko perusahaan yang diperoleh dari proses identifikasi, asesmen, dan respon risiko. Dari profil risiko tersebut kemudian ditentukan prioritisasi dalam pengelolaannya dan seberapa besar dukungan sumber daya yang dibutuhkan
- Penyusunan manual ERM sebagai panduan seluruh unit dalam menerapkan manajemen risiko
- Pembentukan unit ERM yang dikepalai oleh seorang VP dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. Fungsi unit ERM ini adalah untuk memberikan pertimbangan dalam pengambilan keputusan atas pengelolaan risiko-risiko yang dihadapi setiap unit dan fungsi, mengkoordinasikan aktivitas manajemen risiko, dan melakukan pemantauan risiko menyeluruh untuk seluruh unit korporasi.

Risk Management

The Company realizes that a variety of risks are inherent in its operational activities, comprising risks under its control as well as those that are outside of its control. Therefore, risks cannot be ignored and instead, must be managed in an integrated, optimum and continuous manner as an inseparable part of the practice of good corporate governance at the Company. Each individual should be responsible for managing risks, and therefore each and every employee should be fully aware of risks related to his/her job and to proactively manage those risks.

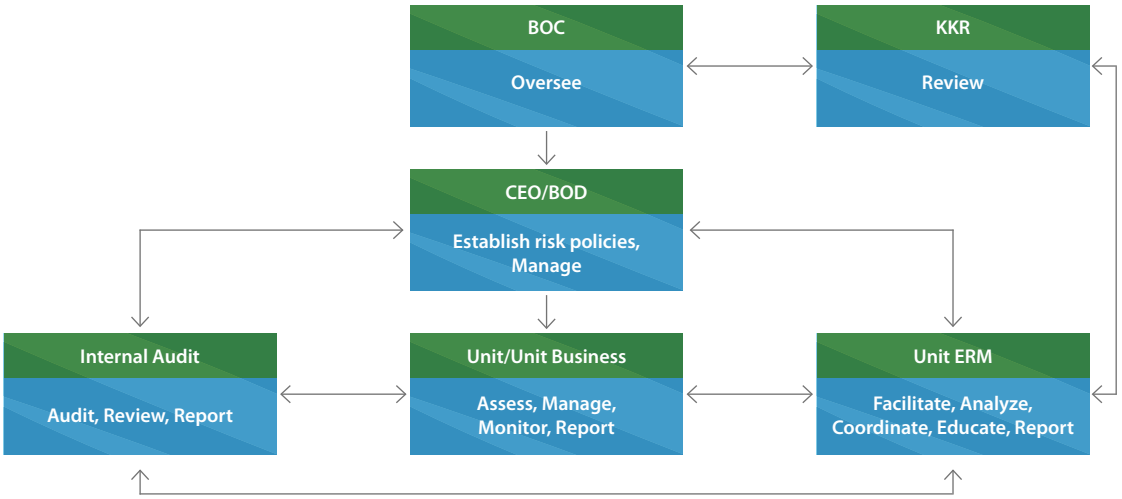
In mid-2008, the Company established an ERM (Enterprise Risk Management) project team to develop a framework and infrastructure for the implementation of an integrated and effective enterprise-wide risk management. In the second quarter of 2009, the initial implementation of the ERM project began towards in formal and systematic implementation of an integrated enterprise risk management.

Initiatives in Risk Management

Various initiatives towards the implementation of enterprise-wide integrated risk management were undertaken throughout 2009, including:

- Awareness sessions for the Board of Directors, personnel at VP level and to designated Key Risk Officers, which will facilitate the implementation of risk management at their respective units.
- Workshops on risk management for Key Risk Officers, in order to equip these personnel with the necessary knowledge and skills to facilitate the implementation of risk management at their respective units.
- The development of a corporate risk profile from the process of risk identification, risk assessment and risk responses. The risk profile will determine the priorities in risk management as well as the amount of resources needed to manage those risks.
- The formulation of an ERM Manual as a guideline for business units in the implementation of risk management.
- The establishment of an ERM unit headed a VP level personnel and reporting direct to the President Director. The ERM unit provides input and deliberation on decision making involving risk management at every business unit and function, coordinates all risk management activities, and performs comprehensive risk monitoring for all Company business units.

Diagram Tata Kelola Manajemen Risiko Risk Management Governance Diagram



Tata Kelola Manajemen Risiko

Dalam struktur perusahaan, direksi bertanggung jawab penuh atas arah dan kebijakan pengelolaan risiko di perusahaan. Untuk mengkoordinasikan pelaksanaannya dalam aktivitas operasional, perusahaan membentuk unit ERM (dipimpin oleh seorang VP) yang independen dari unit operasional maupun dari unit Internal Audit, dan bertanggung jawab langsung kepada Direktur Utama. Aktivitas pengelolaan risiko ini akan di*review* oleh Komite Kebijakan Risiko yang merupakan perangkat Dewan Komisaris.

Di tahun 2009 Perusahaan menargetkan untuk mengintegrasikan organisasi risiko, strategi transfer risiko, dan pengelolaan risiko ke dalam proses bisnis perusahaan. Pengintegrasian ini tidaklah mudah. Penerapan ERM membutuhkan inisiatif tahunan dan dukungan berkelanjutan dari manajemen puncak serta investasi sumber daya manusia dan teknologi. Di tingkat anak perusahaan, kompetensi manajemen risiko juga mulai dibangun dengan harapan dalam beberapa tahun kedepan telah terjadi sinergi dalam pengelolaan risiko di grup usaha. Karena itu program prioritas di tahun 2009 difokuskan pada pembangunan kompetensi dan infrastuktur manajemen risiko.

Melalui proses organisatoris yang tepat dan kendali perusahaan untuk mengukur dan mengelola risiko lintas perusahaan diharapkan terjadi peningkatan efektivitas organisasi, pelaporan risiko yang lebih baik, dan perbaikan kinerja bisnis.

Risk Management Governance

In the organization structure, the Board of Management holds full responsibility for the direction and policies of risk management at the Company. To coordinate its implementation in operational activities, the Company established an ERM unit (headed by a VP) that is independent of operational units as well as the Internal Audit unit, and reports directly to the President Director. Risk management activities will be reviewed by the Risk Policy Committee, which is an organ of the Board of Commissioners.

In 2009, the Company set a target for the integration of risk organization, risk transfer strategies and risk management into the various Company business processes. This is not an easy task. The implementation of ERM needs years of effort as well as continuous support from top level management and investments in human and technological resources. The development of risk management competence has also started at the subsidiary level, with the aim of establishing a synergy in group-wide risk management within the next several years. Accordingly, programs in 2009 were focused on developing risk management competence and infrastructure.

Through suitable organizational processes and control for the measurement and management of inter-company risks, the Company could expect improvements in organizational effectiveness, risk reporting capability, and business performance.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Perusahaan perlu memastikan bahwa dalam setiap aktivitas yang dilakukannya tidak hanya berorientasi untuk mendapatkan keuntungan, tetapi juga harus mampu menjaga kesinambungan operasi, citra dan reputasi positif dimata *stakeholders* terkait. Kesinambungan ini penting untuk melindungi kepentingan para karyawan, pengguna jasa, para pemegang saham, lingkungan, masyarakat sekitar, serta *stakeholders* terkait lainnya. Oleh karena itu manajemen risiko yang efektif merupakan hal penting yang harus mendapatkan perhatian dari seluruh jajaran Komisaris, Direksi dan setiap karyawan Perusahaan. Setiap tingkat Karyawan Pimpinan mempunyai tanggung jawab untuk mengelola risiko dari keseluruhan alur proses mulai dari pra-proses, proses dan pasca-proses.

The Company strives to ensure that its activities are not solely profit-oriented, but also contribute to maintain operational continuity as well as a positive image and reputation in the eyes of stakeholders. This continuity is important in order to protect the interest of employees, service users, shareholders, the environment, communities and other concerned stakeholders. Therefore, effective risk management represents a vital element that should be considered by the Board of Commissioners, the Board of Directors and every Company employee. All Executive level personnel have a responsibility to manage risks arising over the entire process path from pre-process, process and post-process.

Sebagai Perusahaan yang bergerak di bidang industri penerbangan domestik dan internasional, Garuda Indonesia dihadapkan kepada beragam risiko, yang dapat dikelompokkan menjadi:

- Risiko strategis (reputasi), merupakan risiko yang timbul sehubungan dengan diambilnya atau tidak diambilnya suatu keputusan yang mempengaruhi pencapaian strategi Perusahaan.
- Risiko operasional, merupakan risiko baik langsung maupun tidak langsung yang timbul akibat kegagalan atau tidak memadainya proses pengendalian, baik yang disebabkan oleh sumber daya manusia, sistem maupun akibat kejadian-kejadian di luar Perusahaan
- Risiko keuangan, merupakan risiko kerugian yang timbul secara langsung maupun tidak langsung dalam bidang keuangan yang disebabkan oleh fluktuasi nilai tukar mata uang, harga komoditi bahan bakar, perubahan nilai suku bunga, ketidakmampuan dari pihak-pihak yang berhutang.
- Risiko '*hazard*' (keadaan bahaya), merupakan akibat dari tindakan teroris, kondisi politik, keadaan cuaca, gangguan bisnis, *general liability*, *liability* pihak ketiga.

As a company in the domestic and international aviation sector, Garuda Indonesia faces a variety of risks, which can be grouped into:

- Strategic risks (reputational) are risks arising from the occurrence or non-occurrence of a decision that may have an impact on the achievement of the Company's strategy.
- Operational risks are risks that arise directly or indirectly from the failure or inadequacy of control processes, due to factors concerning human resources, systems or events external to the Company.
- Financial risks are risks of financial loss arising directly or indirectly due to fluctuations in currency exchange rates, prices of fuel, changes in interest rates, or the inability of counterparts to meet their liabilities to the Company.
- Hazardous risks are risks arising from acts of terrorism, changes in political condition, weather condition, business interruptions, general liability, and third-party liability.

Dalam mengelola risiko-risiko yang dihadapi Garuda Indonesia, manajemen risiko menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari proses perencanaan, pelaporan serta penilaian kontrol dimana Perusahaan senantiasa mencari dan melibatkan keahlian dan pengetahuan para anggota tim dari seluruh fungsi Perusahaan.

In managing risks at Garuda Indonesia, risk management has become an integral part of the process for planning, reporting and control assessment, with the Company striving to involve the skills and knowledge residing in personnel at all functions within the organization.

Perubahan Anggaran Dasar Perseroan

Perubahan Anggaran Dasar Perseroan terakhir melalui Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia RI nomor : AHU-AH.01.10.23939 tanggal 31 Desember 2009 berkenaan dengan adanya perubahan Pasal 4 Anggaran dasar Perseroan mengenai Modal Perseroan.

Amendments to the Articles of Association

The Company last amended its Articles of Association through the Decree of the Minister for Justice and Human Right No. AHU-AH.01.1023939 dated December 31, 2009, concerning changes to Article 4 of the Articles of Association on Equity Capital of the Company.

Keterbukaan dan Akses Informasi

Budaya Garuda Indonesia menekankan pentingnya kejujuran dan penghargaan bagi pihak lain. Kemampuan kami untuk menjalankan usaha secara efisien di pasar Indonesia dan internasional membutuhkan komunikasi yang konsisten dan profesional.

Oleh sebab itu, dalam melakukan komunikasi kepada Pemegang Saham dan *stakeholders* terkait, Perusahaan bertekad untuk menjalankan kebijakan pengungkapan informasi yang "*fair*" (*fair disclosure information*) dengan memperhatikan prinsip *equitable treatment* dan transparansi. Kegiatan komunikasi kepada pihak-pihak eksternal dilakukan di bawah koordinasi *Corporate Secretary*.

Unit *Corporate Secretary* bertanggung jawab dalam mengkoordinasikan pengelolaan media komunikasi, baik media elektronik maupun cetak, sehingga integritas dan kredibilitas atas informasi Perusahaan kepada masyarakat dapat dijaga.

Akses informasi dan data perusahaan kepada publik dilakukan melalui berbagai media komunikasi, antara lain: *Website* perusahaan yaitu http://www.garuda-indonesia.com; *Annual Report; Press Conference; Press Release*; pertemuan yang dilaksanakan secara berkala antara Manajemen Garuda Indonesia dengan Editors Club; Kunjungan Manajemen Garuda Indonesia ke segmented media dalam rangka memberikan informasi terkini tentang perusahaan; Garuda Inflight Magazine; *Exhibition* yang bersifat *Product/service Knowledge* maupun *Corporate Information*; Kunjungan Media dan Lembaga-lembaga terkait atau komunitas yang tertarik dengan Garuda Indonesia; Dengar Pendapat dengan DPR-RI, Penyelenggaraan Seminar dengan nara sumber Manajemen.

Sekretaris Perusahaan

Sekretaris Perusahaan memiliki peranan penting untuk memastikan aspek keterbukaan dari perusahaan. Dalam struktur organisasi Perusahaan, *Corporate Secretary* bertanggung jawab secara langsung kepada Direktur Utama dan bertanggung jawab dalam menangani hubungan dengan publik dan pihak-pihak internal serta menangani data-data perusahaan.

Disclosure and Access to Information

The culture at Garuda Indonesia emphasizes honesty and due appreciation for others. The ability of the Company to conduct an efficient business in the domestic and international markets depends also on professional and consistent communication.

Accordingly, in its communication to shareholders and related stakeholders, the Company engaged in a policy for fair disclosure of information with due considerations to the principles of equitable treatment and transparency. Activities in communication to external parties are coordinated under the Corporate Secretary function.

The Corporate Secretary unit is responsible for the effective coordination of company communication through the printed and electronic media, in order to ensure the integrity and credibility of company information released to the public.

The public have access to company data and information through a number of communication media, including: the Company's website at http://www.garuda-indonesia.com; annual reports; press conferences; press releases; regular meetings between Garuda Management and the Editors Club; Management visits to segmented media to present the latest information on the Company; Garuda Inflight Magazine; participation in exhibitions featuring product/service knowledge or corporate information; visits from the mass media, related institutions or community groups interested in Garuda Indonesia; hearings at the DPR-RI; and seminars with Garuda Management as speakers.

Corporate Secretary

The Corporate Secretary has an important role in ensuring aspects of transparency at the Company. Within the organization structure, the Corporate Secretary reports directly to the President Director regarding its responsibilities in handling communication to the public as well as internal parties and in handling data about the Company.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Di tahun 2009, sejalan dengan persiapan IPO pada tahun 2010, manajemen Garuda Indonesia telah membentuk Unit *Corporate Communication* terpisah dari Unit *Corporate Secretary*. Perusahaan menunjuk Pujobroto sebagai *Corporate Communication* dan Ike Andriani sebagai *Corporate Secretary*.

In line with preparations for the planned IPO in 2010, the Management of Garuda Indonesia in 2009 has established a Corporate Communication unit separately from the Corporate Secretary unit. Currently, Pujobroto serves as Corporate Communication while Ike Andriani serves as Corporate Secretary.

Biografi Corporate Secretary
Biografi singkat *Corporate Secretary* dapat dilihat pada bagian Data Perusahaan dalam buku laporan tahunan ini.

Brief profile of Corporate Secretary
A brief profile of Corporate Secretary is described in the corporate data section of this annual report.

Berita Pers 2009 **Press Release in 2009**

Tanggal Date	Peristiwa Event
15 Jan	Garuda Indonesia terbang kembali ke Tanjung Karang Garuda Indonesia reopen its route to Tanjung Karang
15 Jan	TELKOM dan Garuda Indonesia resmikan layanan "*Contact Center*" terpadu Telkom and Garuda Indonesia inaugurated integrated contact center services
16 Jan	Garuda Indonesia Terbang ke Malang dan Kendari Garuda Indonesia open its routes to Malang and Kendari
16 Jan	Garuda Indonesia Luncurkan "*Garuda Indonesia Online Payment*" Garuda Indonesia Launched "Garuda Indonesia Online Payment"
1 Feb	Garuda Indonesia buka kembali rute Surabaya-Hong Kong Garuda Indonesia Reopen Surabaya-Hong Kong Route
2 Feb	Garuda Indonesia buka kembali rute Denpasar-Hong Kong Garuda Indonesia Reopen Denpasar-Hong Kong Route
5 Feb	Pembukaan Garuda Cargo Service Center Gunung Sahari The opening of Garuda Service Center Gunung Sahari
12 Feb	Garuda Indonesia-China Airlines tandatangani MOU Garuda Indonesia-China Airlines Sign MoU
18 Feb	Garuda Indonesia Luncurkan Layanan Baru "GO Product" Garuda Indonesia launched new services "GO Product"
2 Mar	Garuda Indonesia – DAE Capital menandatangani Perjanjian Leasing 8 Boeing 737-800 NG Garuda Indonesia-DAE Capital signed Leasing Agreement for 8 Boeing 737-800 NG
27 Mar	Garuda Indonesia Dukung Kampanye Global "Earth Hour 2009" Garuda Indonesia supports Global Campaign "Earth Hour 2009"
1 Apr	Garuda Indonesia membuka kembali rute Denpasar-Mataram pp Garuda Indonesia reopens its Denpasar - Mataram route
6 Apr	Penjelasan Garuda Indonesia berkaitan dengan putusan sidang Capt. Marwoto Garuda Indonesia's explanation related to Capt. Marwoto case trial verdict
7 Apr	Garuda Indonesia kembali Gelar "Garuda Indonesia Tennis Series 2009" Garuda Indonesia held "Garuda Indonesia Tennis Series 2009".
17 Apr	Garuda Indonesia akan menghentikan penerbangan ke Darwin Garuda Indonesia will close its Route to Darwin
23 Apr	Garuda Indonesia raih keuntungan bersih Rp 669 miliar pada tahun 2008 Garuda Indonesia posted a net profit of Rp 669 billion in 2008
1 Mei	Garuda Indonesia membuka kembali Penerbangan ke Jambi dan Kupang Garuda Indonesia reopens its route to Jambi and Kupang
4 Mei	Garuda Indonesia laksanakan "Air Preparedness Plan" sebagai antisipasi penyebaran influenza A (H1N1) – Swine Flu Garuda Indonesia carried out "Airline Preparedness Plan" in anticipation for H1N1 disease
8 Mei	Garuda Indonesia kembali meraih Service Quality Award 2009 Garuda Indonesia received Service Quality Award 2009
1 Jun	Garuda Indonesia membuka kembali rute Jakarta-Pangkalpinang Garuda Indonesia reopens its Jakarta-Pangkalpinang route
2 Jun	Garuda Indonesia membuka kembali rute penerbangan Jakarta-Riyadh-Dammam Service Garuda Indonesia reopens its Jakarta-Riyadh-Dammam route
19 Jun	Garuda Indonesia tambah lebih 31 ribu kursi hadapi liburan sekolah Juni 2009 Garuda Indonesia adds more than 31 thousand seats in anticipation of school holiday June 2009
1 Jul	Garuda Indonesia dan Ikatan Notaris Indonesia laksanakan kerja sama bidang "Corporate Sales" Garuda Indonesia and Indonesian Notary Association formed cooperation in "Corporate Sales"
23 Jul	Presiden Susilo Bambang Yudhoyono resmikan kantor baru dan konsep layanan baru Garuda Indonesia President Susilo Bambang Yudhoyono Inaugurated Garuda Indonesia's new office and new services concept
29 Jul	Garuda Indonesia membuka kembali penerbangan langsung dari Jakarta ke Sydney, Melbourne dan Seoul Garuda Indonesia reopens its Jakarta to Sydney, Melbourne and Seoul route

Tanggal Date	Peristiwa Event
18 Agustus	Garuda Indonesia siap terbangkan 114.434 calon Jemaah haji Indonesia mulai 23 Oktober 2009 Garuda Indonesia Ready to Fly 114,434 Pilgrims from Indonesia starting October 23, 2009
22 Agustus	Garuda Indonesia tambah lebih 42 ribu kursi hadapi Lebaran 2009 Garuda Indonesia adds more than 42 thousand seat in anticipation of Eid-ul Fitr 2009
31 Agustus	Penjelasan Garuda Indonesia (terkait dengan berita restrukturisasi kredit antara Garuda Indonesia dengan BNI) Garuda Indonesia explanation (related to news on debt restructuring between Garuda Indonesia and BNI)
17 Sept	Garuda Indonesia siap hadapi Lebaran 2009/ 1430 H dengan mempersiapkan 53 ribu tempat duduk tambahan Garuda Indonesia ready to face Eid ul fitr 2009/ 1430 H by preparing 53 thousand additional seats
1 Okt	Garuda Indonesia Tambah Penerbangan Extra ke Padang dan Angkut Bantuan secara cuma-cuma Garuda Indonesia add extra flight to Padang and carried donation for free
2 Okt	Garuda Indonesia Kirim Tim Medis dan Barang Bantuan ke Padang Garuda Indonesia sent medical team and donated goods to Padang
7 Okt	Hingga Hari ke-7 Garuda Indonesia telah mengangkut Barang Bantuan Sebanyak 170 ton Up to Day 7, Garuda Indonesia transferred donations amounting to 170 tonnes
13 Okt	Miss Universe 2009, Stefania Fernandez kunjungi Garuda Indonesia Miss Universe 2009 Stefania Fernandex visits Garuda Indonesia
16 Okt	Garuda Indonesia selenggarakan "Garuda Indonesia Travel Fair – GATF 2009" Garuda Indonesia held "Garuda Indonesia Travel Fair - GATF 2009"
22 Okt	Garuda Indonesia Terbangkan 114.094 Jemaah Haji mulai 23 Oktober 2009 Garuda Indonesia carried 114,094 Hajj pilgrims starting October 23 2009
26 Okt	Penjelasan Garuda Indonesia kepada KPPU Garuda Indonesia explanation to KPPU
2 Nov	Garuda Sentra Medika Menyediakan Fasilitas "Medical Check-Up" Bagi 37 Kandidat Puteri Pariwisata Indonesia 2009 Garuda Indonesia provided Medical Check Up facility for 37 candidates of Miss Tourism 2009
9 Nov	Garuda Indonesia Datangkan Dua Armada Baru Airbus 330-200 dan Boeing 737-800 Next Generation Garuda Indonesia invited 2 new Airbus A330-200 and Boeing 737-800 Next Generation
11 Nov	Restrukturisasi atas US$ 305.279.760 Floating Rates Notes Due 2007 ("*Dollar Notes*") dan IDR 366.286.240.000 Floating Rates Notes Due 2007 ("Rupiah Notes") dan secara bersama-sama dengan *dollar notes* disebut "*Notes*" Restructuring on US$ 305,279, 760 Floating Rates Notes due 2007 and IDR 366,286,240,000 Floating Rate Notes due 2007 ("Rupiah Notes") and together with Dollar Notes are called "Notes"
13 Nov	Garuda Indonesia bersama Miss Japan 2009 mendukung "The 2nd Jogja International World Heritage Walk (JIHW)" Garuda Indonesia and Miss Japan 2009 supported "The 2nd Jogja International World Heritage Walk (JIHW)
18 Nov	Garuda Indonesia Master Series 2009 Garuda Indonesia Master Series 2009
23 Nov	Garuda Indonesia selesaikan Penerbangan Haji Phase I mengangkut sebanyak 113.881 Jemaah dengan OTP 96% Garuda Indonesia completed Hajj Phase I carried 113,881 pilgrims with OTP 96%
1 Des	Garuda Indonesia tandatangani MOU dengan Ikatan Motor Indonesia Garuda Indonesia signed MOU with Indonesian Vehicle Association
8 Des	Garuda Indonesia dan KLM tandatangani MOU Garuda Indonesia and KLM Signed MoU
15 Des	Garuda Indonesia akan lanjutkan Pertemuan dengan Note-Holders pada Januari 2010 Garuda Indonesia will continue meeting with Note-Holders on January 2010
18 Des	Garuda Indonesia serahkan Penangkaran Penyu Kepada Masyarakat Pulau Gili Trawangan Nusa Tenggara Barat Garuda Indonesia hand over Tortoise Conservation to Gili Trawangan Island NTB Society
30 Des	Garuda Indonesia dan Bank Mandiri Laksanakan Perjanjian Penyelesaian Utang Garuda Indonesia and Bank Mandiri followed Debt Settlement Agreement

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Perkara Penting yang Dihadapi Perusahaan

Dari waktu ke waktu, Perusahaan terlibat dalam berbagai tindakan hukum/ tuntutan dari pihak ketiga yang terkait dengan kegiatan operasional dan bisnis Perusahaan. Selama tahun 2009, perkara-perkara penting yang dihadapi perusahaan adalah sebagai berikut:

Significant Litigation Cases

From time to time, the Company is involved in litigation cases or lawsuits from third parties related to the operational and business activities of the Company. The following is a list of significant litigation cases involving the Company in 2009:

No.	Nomor Perkara Case Number	Jenis & Jumlah Gugatan Type & Amount	Materi Perkara Subject	Posisi Position	Status Perkara Case Status
1.	No. 277/Pdt.G/2006/PM/ KLT/ PST	Immateriil Immaterial Rp 40.000.000 Materiil Material Rp 624.209.900	Meninggalnya penumpang Passengers' Death	Tergugat Defendant	Kasasi Appeal
2.	No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT. PST	US$15.928.000 Rp 791.746.406	Pemutusan perjanjian Cancellation of Agreement	Tergugat Defendant	Kasasi Appeal
3.	No. 25/KPPU/I/2009	Rp 25.000.000.000	Kartel penetapan harga *fuel surcharge* penerbangan domestik Cartel on fuel surcharge determination for domestic flight	Terlapor I Respondent	Tahap pemeriksaan lanjutan Further Investigation process
4.	NSD 955 of 2009	Maksimum AUS$ 5.000.000,- s/d AUS$ 7.000.000,-	Kartel penetapan harga *fuel surcharge* kargo Cartel on fuel surcharge determination	Terlapor Respondent	Mengajukan affidavit, proses pemeriksaanperkaradi pengadilan Federal Australia Proposed affidavit, investigation process in Federal Australia court
5.	CIV 2008-404-008358	Maksimum AUS$ 10.000.000 atau 3 (tiga) kali dari keuntungan komersil yang dihasilkan dari pelanggaran perkara ini atau 10% (sepuluh persen) dari omset Perusahaan penerbangan / Maximum AUS$10,000,000 or 3 (three) times of the commercial profit earned from the violation of this case or 10% (ten percent) of the Company's revenue	Kartel penetapan harga *fuel surcharge* kargo Cartel on fuel surcharge determination	Terlapor Respondent	Pemeriksaan dokumen Document investigation
6.	No.23/KPPU-L/2010	Maksimum Rp 25.000.000.000,- s/d Rp 1.000.000.000,-	Pelanggaran proses pengadaan *Give Away Hajj* Violation on procurement process Give Away Hajj	Terlapor Respondent	Proses pemeriksaan di KPPU Investigation process KPPU

Dari perkara-perkara yang dihadapi oleh Garuda Indonesia tersebut di atas, tidak ada perkara yang apabila diputus dengan mengalahkan Garuda Indonesia akan berdampak negatif bagi kegiatan usaha dan kondisi keuangan Perusahaan.

With regards to the litigation cases listed above, none are significant enough to have a negative impact on the Company's business activities and financial condition should the cases be decided against Garuda Indonesia.

GCG Awareness

Dalam rangka untuk lebih meningkatkan "*Awareness*" tentang *Corporate Governance* dan penerapannya di perusahaan, maka secara berkala dilakukan sosialisasi hal-hal yang terkait dengan *Corporate Governance* dalam bentuk artikel yang disebarluaskan keseluruh alamat email perusahaan dan juga dipublikasikan dalam media elektronik internal perusahaan secara *online*. Pada tahun 2009 telah diterbitkan 6 (enam) artikel berkenaan dengan GCG.

Prinsip-prinsip Umum Etika Bisnis

Dalam melakukan usahanya seluruh karyawan memegang prinsip-prinsip sebagai berikut:

- Persamaan dan hormat pada sesama manusia; Perusahaan dan karyawannya akan memperlakukan sesamanya sesuai dengan harkat dan martabat sebagai manusia dan sesuai dengan norma-norma yang berlaku pada industri penerbangan dan profesi perusahaan penerbangan.
- Kompetisi yang adil; Perusahaan dan karyawannya akan menjunjung tinggi kompetisi yang dilandasi oleh kemampuan berprestasi dan bukan berdasarkan kompetisi yang tidak adil.
- Benturan kepentingan; Perusahaan tidak memperkenankan terjadinya pembuatan keputusan apapun, terutama keputusan-keputusan yang dapat mempengaruhi pencapaian KPIs (*Key Performance Indicators*) Perusahaan secara langsung, yang dipengaruhi kepentingan pribadi Komisaris, Direksi, Karyawan Pimpinan dan Karyawan, baik dalam hubungan kerja antar karyawan maupun dalam kaitan dengan pihak di luar Perusahaan.
- Keterlibatan kriminal dan tindakan asusila; Perusahaan tidak akan memberi toleransi kepada segala tindakan yang berhubungan dengan perbuatan kriminal.

Dalam pelaksanaannya, prinsip-prinsip ini semakin diperkuat dengan budaya Perusahaan yang dicanangkan sejak tahun 2007. Budaya ini dilandaskan pada lima tata nilai baru, yaitu *Efficient & effective, Loyalty, customer centricity, Honesty & openness* dan *Integrity* atau dikenal dengan slogan FLY-HI. Melalui FLY-HI, perusahaan bermaksud mengarahkan budaya dari yang bersifat '*supportive*' dan *'rules oriented'* menjadi '*goal oriented*' dan *'innovative'*.

Sistem Pengawasan dan Pengendalian

Untuk memastikan jalannya fungsi pengawasan dan pengendalian Perusahaan secara menyeluruh, maka Garuda Indonesia telah memiliki Kebijakan Pengawasan

GCG Awareness

In the interest of increasing the level of awareness on Corporate Governance and its implementation, the Company regularly conducts GCG socialization in the form of articles on GCG-related issues, which are distributed to all email addresses in the Company as well as publishing online through Company's internal electronic media. In 2009 there were 6 (six) articles that were published.

General Principles of Business Ethics

In the conduct of business activities, employees are bound by the following principles:

- Equal treatment and respect for others: The Company and its employees respect and treat each other with the dignity of fellow human beings and in accordance with prevailing norms in the aviation industry and the profession of airlines.
- Fair competition: The Company and its employees uphold fair competition on the basis of capability for achievement.
- Conflict of interest: The Company will not tolerate any decisions, and especially decisions that have a direct impact on the achievement Company KPI (Key Performance Indicators), that are influenced by the personal interest of Commissioners, Directors, Senior Executives and Employees, in the work relation among employees or relations with external parties.
- Involvement in criminal and pornographic acts: The Company will not tolerate any action in connection with any criminal act.

In its implementation, these principles are further strengthened with the Corporate Culture that was introduced in 2007. This culture is based on five new core values, namely Efficient & Effective, Loyalty, Customer Centricity, Honesty & Openness, and Integrity, better known by the slogan FLY-HI. Through FLY-HI, the Company strives to transform its corporate culture from being 'supportive' and 'rules oriented' into one that is more 'goal oriented' and 'innovative'.

Supervision and Control Systems

To ensure an effective supervision and control function at all levels of the organization, Garuda Indonesia has developed policies on Supervision and Control involving

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

dan Pengendalian yang meliputi pengawasan dan pengendalian pada tingkat Komisaris, Direksi, Karyawan Pimpinan dan pelaksana.

Pengawasan dan pengendalian mencakup aspek-aspek keuangan, non keuangan, kualitatif maupun kuantitatif dengan tujuan untuk mencapai keseimbangan optimum atas kualitas, *delivery* dan biaya dalam upaya pencapaian tujuan Perusahaan dan mempertahankan serta meningkatkan kepuasan pengguna jasa.

Dalam pelaksanaan tugasnya, fungsi pengawasan atau pengendalian harus selalu memperhatikan kepentingan-kepentingan Perusahaan, Pemegang Saham dan *stakeholder* terkait (pengguna jasa, karyawan, masyarakat, dan negara) sesuai dengan kerangka yang digariskan dalam visi, misi dan tujuan Perusahaan.

Tanggung jawab atas koordinasi dan terlaksananya fungsi pengawasan dan pengendaliaan ada pada Komisaris. Fungsi pengawasan dan pengendalian dimaksud mencakup fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada setiap unit bisnis termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control)*, Audit Internal, Audit Eksternal, dan fungsi Asuransi dan Manajemen Risiko.

Dalam melaksanakan koordinasi tersebut Komisaris dibantu oleh Komite Audit. Pelaksanaan pengawasan pengendalian tersebut dilakukan oleh Audit Internal dan atau fungsi pengawasan dan pengendalian yang berada pada unit bisnis.

Setiap fungsi pengawasan dan pengendalian harus memiliki sikap independen, yaitu dalam melaksanakan tugasnya tidak memiliki kepentingan lain selain kepentingan Perusahaan sesuai dengan visi, misi, tujuan dan strategi.

Organisasi Pengawasan dan Pengendalian
Sesuai dengan Anggaran Dasar, Komisaris merupakan organ tertinggi yang bertanggung jawab dalam melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian dengan dibantu oleh Komite Audit. Dalam pelaksanaan sehari-hari, internal audit/Satuan Pengawasan Intern (SPI) berperan aktif mendukung pencapaian tujuan Perusahaan dengan melakukan evaluasi serta memberikan saran perbaikan atas manajemen resiko, pengendalian internal dan proses *governance* melalui suatu pendekatan kerja yang sistematis dan teruji. SPI bertanggung jawab secara administratif kepada Direktur Utama dan secara fungsional kepada Komite Audit.

the supervision and control functions at the Board of Commissioners, Board of Directors, Senior Executives, and staff level.

Supervision and control activities involve qualitative as well as quantitative financial and non-financial aspects, with the aim of achieving an optimum balance of quality, delivery and costs, in striving towards the Company's objectives as well as maintaining and increasing the satisfaction of service users.

In the implementation of its duties, the supervision and control function should consider at all times the interests of the Company, the shareholders and related stakeholders (service users, employees, the public and the country) in line with the framework defined in the Company's vision, mission and objectives.

Responsibility for the coordination and implementation of supervision and control function rests with the Board of Commissioners. This includes the embedded internal control and supervision function in each business units as well as supporting units, Internal Audit, external audit, and Assurance and Risk Management function.

The Board of Commissioners is assisted by the Audit Committee in coordinating such activities. Activities in supervision and control are carried out by the Internal Audit unit and/or the embedded control function at business units.

Each supervision and control function should be independent in the implementation of its duties, with no other interest than serving the purpose of the Company in line with its vision, mission, objectives and strategies.

Supervision and Control Organization
In accordance with the Articles of Association, the Board of Commissioners is the highest company organ responsible for the implementation of supervision and control function with the assistance of the Audit Committee. In the daily activities, the Internal Audit unit (SPI) has an active role in support of the achievement of Company objectives by performing evaluations and making recommendation for the improvement of risk management, internal control and governance processes through a systematic and proven work process. Administratively, SPI is responsible to the President Director and functionally reporting to the Audit Committee. Should a specific audit assignment is deemed

Bilamana suatu penugasan dipandang memiliki conflict of interest atau independensi Pimpinan Internal Audit terganggu, Komite Audit dapat menunjuk pihak ketiga (*independent party*) untuk melaksanakan audit.

Selain itu, Perusahaan juga memiliki Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada bisnis (*embedded internal control*) antara lain:

- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang ada di setiap unit bisnis, termasuk unit-unit pendukung.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan.
- Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR), *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan ketentuan lainnya.

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang melekat pada unit bisnis termasuk unit-unit pendukung (*embedded internal control*) adalah fungsi yang ada pada tingkat pelaksana yang bertanggung jawab kepada Direktur yang membawahi unit bisnis yang terkait. Sifat pengawasan dan pengendalian yang dilakukan oleh fungsi pengawasan dan pengendalian ini adalah *preventive control*; yaitu memastikan kepatuhan dan pemenuhan prasyarat yang telah ditetapkan sebelum suatu aktifitas dilaksanakan.

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan yang dibentuk berdasarkan ketentuan *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR), *International Civil Aviation Organization* (ICAO) dan ketentuan lainnya dilakukan oleh *Corporate Safety Committee*. Komite ini khusus dibentuk untuk membahas hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan secara periodik atau minimal 6 (enam) bulan sekali. Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan kegiatan operasional penerbangan ini secara umum memiliki tugas dan wewenang untuk:

- Membantu mempertahankan dan meningkatkan kualitas operasional dan memastikan keselamatan penerbangan (*operational quality and safety assurance*).
- Memeriksa dan memberikan laporan tingkat kepatuhan atas seluruh hal-hal dan aspek-aspek yang persyaratkan (*mandatory items*) oleh standar Perusahaan dan standar internasional; termasuk standar teknis penerbangan (*technical standard*) dan standar keselamatan penerbangan (*flight aviation safety standard*).

to contain a conflict of interest or interfering with the independency of Internal Audit, the Audit Committee may appoint an independent third party to conduct the audit.

The Company also has embedded internal control with regards to supervision and control functions, including:

- Internal control and supervision function at business units including supporting units.
- Supervision and control of funds utilization or budget realization with regards to established budget.
- Supervision and control function related to flight operation activities based on stipulations of the Civil Aviation safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) and other such regulations.

Embedded internal control and supervision at business units including supporting units represent functions existing at staff level and responsible to the Director in charge of the respective business unit. The embedded internal control and supervision function at this level is in the nature of preventive control, in order to ensure aspects of compliance and the fulfilment of established pre-requisites prior to the implementation of an activity.

Supervision and control function related to flight operation activities based on stipulations of the Civil Aviation safety Regulation (CASR), International Civil Aviation Organization (ICAO) and other such regulations is carried out by the Corporate Safety Committee. This Committee is specially established to discuss issues related to flight safety on a regular basis or at least once every 6 (six) months. In its supervisory and control function on matters related to flight operations, the Committee has the following duties and authority:

- To assist efforts in maintaining and improving flight operational quality and safety assurance.
- To assess and report on the level of compliance of mandatory items with respect to Company standards and international standards, including technical standards and flight aviation safety standards.

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

Fungsi pengawasan dan pengendalian yang berkaitan dengan penggunaan atau realisasi dana sesuai dengan anggaran (*budget*) yang ditetapkan dilakukan oleh fungsi *Corporate Control*.

The supervision and control of funds utilization or budget realization with regards to established budget is undertaken by the Corporate Control function.

Hubungan Komite Audit dan Audit Internal harus ditetapkan dan mengacu kepada Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit. Setiap anggota Audit Internal harus menandatangani pernyataan kepatuhan terhadap Piagam Internal Audit dan Pernyataan Benturan Kepentingan (*Statement of Conflict Interest*) secara berkala. Piagam Komite Audit dan Piagam Internal Audit harus dikaji ulang disesuaikan dengan dinamika Perusahaan.

The relation between the Audit Committee and Internal Audit unit should be clearly defined based on the Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter. Each Internal Audit personnel periodically signs a statement of compliance to the Internal Audit Charter and a Statement of Conflict of Interest. The Audit Committee Charter and the Internal Audit Charter are reviewed from time to time to reflect the dynamics of the Company.

Etika dan Norma Pengawasan dan Pengendalian

Prasyarat etika dan norma pengawasan dan pengendalian:

- Dalam melaksanakan tugas-tugas pengawasan atau pengendalian, Internal Audit selalu berpedoman kepada *Standard for the Professional Practice of Internal Auditing* dan Kode Etik yang diterbitkan oleh The Institute of Internal Auditors (IIA), Norma-norma Pemeriksaan dan Piagam Internal Audit, serta peraturan lainnya yang berkaitan dengan internal audit. Selanjutnya etika dan norma Internal Audit dijabarkan dalam Piagam Internal Audit yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Pedoman Kebijakan Peusahaan ini.
- Dalam melaksanakan fungsi pengawasan dan pengendalian harus selalu dijunjung tinggi:
  - Prinsip independensi adalah tidak memiliki kepentingan lain selain kepentingan Perusahaan sesuai dengan visi, misi, tujuan dan strategi Perusahaan.
  - Prinsip objektivitas yaitu tidak memiliki keterikatan dengan aktivitas yang diperiksa, bebas dari konflik kepentingan selama yang bersangkutan mendapatkan penugasan atau melakukan pemeriksaan pada fungsi tersebut, dan bukan merupakan bawahan dari pihak yang melakukan aktivitas yang sedang diperiksa
  - Prinsip kerahasiaan dan kehati-hatian
  - Fungsi pengawasan dan pengendalian harus dilakukan oleh orang yang memiliki gabungan pengetahuan, keterampilan dan pengalaman yang sesuai untuk melaksanakan pemeriksaan, serta selalu mengacu kepada standar etika perusahaan, kebijakan manajemen risiko pada umumnya, dan ketentuan yang berlaku.

Ethics and Norms in Supervision and Control

The prerequisites of ethics and norms in supervision and control are:

- In carrying out the duties of supervision and control, Internal Audit is guided by the Standard for Professional Practice of Internal Auditing and Code of Ethics issued by the Institute of Internal Auditors (IIA), Auditing Norms, and the Internal Audit Charter as well as any other regulations related to internal audit. The ethics and norms of Internal Audit are formalized in the Internal Audit Charter that forms an integral part of the Corporate Policy Manual.

- The implementation of supervision and control function should upholds the following principles:
  - Independency: having no other interest other than the purpose of the Company in accordance with its vision, mission, objectives and strategies.
  - Objectivity: having no relation with the activity being audited, free from conflict of interest during the time of assignment or audit on the respective function, and is not in a subordinate position to the party being audited.
  - Confidentiality and prudence
  - The supervision and control function should be undertaken by personnel having the combined knowledge, skills and experience necessary to conduct the audit, and should be guided at all times by the Company's code of ethics, general policies on risk management, and prevailing regulations.

Keputusan atas pelanggaran terhadap prinsip-prinsip yang terkandung dalam kode etik dari The Institute of Internal Auditors (IIA) ditetapkan oleh Komisaris dan Direksi yang pelaksanaannya dilakukan melalui atau dikoordinasi oleh fungsi *Human Capital Management*.

Decisions regarding violation of the principles inherent in code of ethics issued by the Institute of Internal Auditors (IIA) are determined by the Board of Commissioners and Board of Directors and carried out by or coordinated through the Human Capital Management function.

Hasil Assesment GCG

Hasil Assessment GCG Garuda Indonesia tahun 2009 adalah baik dengan nilai skor 80.79.

Results of GCG Assessment

The GCG Assessment in Garuda Indonesia in 2009 resulted in a Good rating with a score of 80.79.

No	Aspek Governance Governance Aspect	Bobot Weight	Capaian Perusahaan Attained Score	%
I	Hak dan Tanggung Jawab Pemegang Saham/RUPS Shareholders' Rights and Responsibilities	9	6,99	77,64
II	Kebijakan GCG GCG Policies	8	6,84	85,50
III	Penerapan GCG GCG Implementation			
	a. Komisaris Board of Commissioners	27	19,42	71,91
	b. Komite di bawah Dewan Komisaris Committees under BOC	6	5,29	88,24
	c. Direksi Board of Directors	27	22,21	82,25
	d. SPI Internal Control Unit	3	2,66	88,71
	e. Sekretaris Perusahaan Corporate Secretary	3	2,70	89,93
	Jumlah III	66	52,28	79,21
IV	Pengungkapan Informasi Disclosure	7	6,64	94,85
V	Komitmen Commitment	10	8,05	80,51
	TOTAL	**100**	**80,79**	**80,79**

Sebagai tindak lanjut dari hasil assessment tersebut telah dibuat pemetaan terkait dengan rekomendasi-rekomendasi dari BPKP yang perlu mendapat perhatian dari pihak-pihak yang terkait sebagai berikut:

As a follow-up to the assessment results, a mapping of the recommendations from BPKP has been made concerning issues for the attention of the related parties or functions as follow:

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak Terkait Related Parties			
		PS/ RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
1	Mengesahkan RJPP sesuai Keputusan Menteri BUMN Nomor 102/M-BUMN/2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang Penyusunan RJP. Ratify RJPP in accordance with the State Owned Enterprises Decision Letter No. 102/M-BUMN/2002 dated June 4, 2002 regarding RJP preparation.	√			
2	Meminta Komisaris menyampaikan laporan penetapan Auditor Eksternal sebagai wujud akuntabilitas Komisaris terhadap pelimpahan wewenang dari RUPS. Required BOC to submit report on the appointment of External Auditor as a reflection of BOC's accountability on the transfer of authority from AGM.	√			
3	Menetapkan sistem dan melaksanakan secara transparan proses pemilihan Komisaris yaitu melalui mekanisme *fit and proper test* sesuai dengan Undang-undang Nomor 19 tahun 2003 tanggal 19 Juni 2003 tentang BUMN. Determine system and perform a transparent process of choosing the Commissioner through fit and proper test mechanism in line with Law No. 19 year 2003 dated June 19, 2003 regarding State Owned Enterprises.	√			
4	Menetapkan secara formal Komisaris Independen. Determine Independent Commissioner officially.	√			

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak Terkait Related Parties			
		PS/ RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
5	Menetapkan dan menerapkan mekanisme penilaian kinerja Komisaris dan Direksi secara individual. Determine and implement assessment mechanism on BOC and BOD's performance individually.	√			
6	Melaporkan penetapan Auditor Eksternal kepada Pemegang Saham sebagai wujud akuntabilitas Komisaris terhadap pelimpahan wewenang dari RUPS. Report the appointment of External Auditor to Shareholders as a reflection of Commissioner's accountability on the transfer of authority from AGM .		√		
7	Merealisasikan program pengembangan Komisaris secara optimal dan segera mengesahkan Program Pengenalan Anggota Komisaris Baru. Realize development program for Commissioner optimally and ratify program on introduction of new Commissioner.		√		
8	Melakukan pembagian tugas secara tertulis untuk setiap anggota Komisaris mencakup keseluruhan bidang pengawasan yang merupakan wewenang Komisaris. Perform written task division for each Commissioner including overall supervision which becomes the authority of the Commissioner.		√		
9	Mengkomunikasikan rencana kerja Komisaris kepada Pemegang Saham. Communicate Commissioner's work plan to the shareholders.		√		
10	Memperbaharui pernyataan tidak memiliki benturan kepentingan setiap awal tahun. Renew statement of inexistence of conflict of interest at the beginning of every year.		√		
11	Menyampaikan informasi tentang hasil pengawasan Komisaris kepada Pemegang Saham secara berkala. Extend information on the supervision results to shareholders regularly.		√		
12	Bersama Direksi menetapkan kriteria informasi yang dapat disampaikan Komisaris kepada *stakeholders* lainnya. Together with BOD determine information criteria that can be extended by Commissioners to other stakeholders.		√	√	
13	Melakukan *self-assessment* atas capaian kinerja Komisaris dan melaporkannya kepada Pemegang Saham, setelah terlebih dahulu menetapkan sistem penilaian kinerja Komisaris. Conducted self assessment on the achievement of BOC's performance and reported to the shareholders, after previously deciding the evaluation system for BOC's performance.		√		
14	Menyampaikan persetujuan atau keberatan dan/atau usul perbaikan atas risalah rapat yang memenuhi batas waktu paling lambat 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal pengiriman risalah rapat kepada setiap anggota Komisaris yang hadir dan/ atau diwakili dalam rapat. Give approval or objection and/or recommendation on minutes of meetings which meet the deadline at least 14 days starting from the sending of minutes of meeting to each Commissioner who attends and/or is represented at the meeting.		√		
15	Melaporkan pembentukan Komite Komisaris, pengangkatan dan pemberhentian Ketua maupun anggota Komite Komisaris kepada Pemegang Saham. Inform the shareholders regarding the establishment of Commissioners' Committee, appointment and dismissal of the chairman and members of the Commissioner's Committee.		√		

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak Terkait Related Parties			
		PS/ RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
16	Menetapkan dan melaksanakan rencana kerja yang mencakup jadwal pertemuan berkala Komite Audit secara intern. Setting up and implementing the work-plan covering internal regular meetings of the Audit Committee.				√ (Komite Audit)
17	Membenahi dokumentasi pelaksanaan rencana kerja dengan membuat evaluasi atas deviasi ataupun ketidaktercapaian rencana kerja. Documentation of implementation of the work-plan including evaluation on deviation or failure to match the work-plan.				√ (Komite Komisaris)
18	Membuat risalah rapat yang memuat dinamika rapat yang mencerminkan akuntabilitas setiap peserta rapat. Taking minutes of meetings, which reflect meeting dynamics and showing accountability of every party in the meeting.				√ (Komite Komisaris)
19	Membuat risalah rapat yang memuat dinamika rapat yang mencerminkan akuntabilitas setiap peserta rapat, serta evaluasi terhadap pelaksanaan keputusan rapat sebelumnya. Taking minutes of meetings, which reflect meeting dynamics and showing accountability of every party in the meeting as well as evaluation of the previous meeting.		√		√ (Sekretaris Komisaris)
20	Menetapkan kebijakan mengenai sistem pengendalian intern yang terintegrasi sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri BUMN Nomor Kep-117/M-MBU/2002 tanggal 31 Juli 2002 tentang Penerapan Praktik GCG pada BUMN. Establishing policy on integrated internal control system as regulated by the Minister of State Owned Enterprises Decree Number Kep-117/M-MBU/2002 dated July 31, 2002 on GCG implementation at SOE.			√	
21	Mengesahkan kebijakan manajemen risiko sebagai landasan implementasi manajemen risiko. Approval on risk management policy as basis for risk management practices.			√	
22	Melengkapi *Code of Corporate Governance* dengan mekanisme *governance* hubungan antara induk dan anak perusahaan. Enrich the Code of Corporate Governance with governance mechanism between parent and subsidiaries.			√	
23	Menyempurnakan muatan *Code of Conduct* dengan mengkodifikasi standar etika, pedoman/penerimaan hadiah, hiburan, perjamuan bisnis, dan pemberian donasi di PT Garuda Indonesia (Persero), *whistle blowing system* ke dalam *Code of Conduct* yang merupakan pedoman perilaku seluruh insan perusahaan. Fine tuning content of the Code of Conduct through formal ethical standards, guidance on receiving gifts, entertainment, business meetings, donation practices at PT Garuda Indonesia (Persero), and whistle blowing system.			√	
24	Menyerahkan RJPP tepat waktu kepada Pemegang Saham sesuai Keputusan Menteri BUMN Nomor 102/M-BUMN/2002 tanggal 4 Juni 2002 tentang Penyusunan RJP. On time submission of RJPP to the shareholders in line with the Minister of State Owned Enterprises Decree Number 102/M-BUMN/2002 dated June 4, 2002 on RJP preparation.			√	
25	Memberikan acuan terhadap jenjang karir karyawan melalui penetapan pola karir. Provide guidance on employee career development through establishment of career path.			√	

Tata Kelola Perusahaan
Corporate Governance

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak Terkait Related Parties			
		PS/ RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
26	Menyempurnakan kebijakan dan standar operasional baku antara lain melengkapi dengan instruksi kerja dan formulir serta memutakhirkannya sesuai dengan dinamika Perusahaan. Polish up policy on standard operating procedure, one of which through providing work instruction and form as well as modernizing it in accordance with Company dynamics.			√	
27	Membuat asersi mengenai efektivitas penerapan pengendalian intern mengacu pada hasil *assessment* pengendalian intern perusahaan yang dilakukan Auditor Eksternal ataupun SPI. Providing review on effectiveness of internal control implementation based on results of assessment conducted by external auditor or SPI.			√	
28	Internalisasi budaya risiko dengan melaksanakan penerapan manajemen risiko secara optimal setelah Unit ERM terbentuk. Internalizing risk culture through optimal implementation of risk management post formation of ERM.			√	
29	Membenahi IT Recovery dalam rangka memberikan nilai tambah terhadap kecepatan dan ketepatan perolehan dan pemberian informasi sesuai kebutuhan Perusahaan. Realignment of IT Recovery in order to bring added value to the speed and accuracy in both obtaining and providing information to the Company.			√	
30	Menerapkan kebijakan penanganan benturan kepentingan, salah satunya dengan menandatangani pernyataan tidak memiliki benturan kepentingan pada setiap awal tahun. Imposing policy on conflict of interest, one of which through signing of the no-conflict-of-interest statement at the beginning of every year.			√	
31	Segera mengesahkan program pengenalan bagi Direksi sebagai optimalisasi peran dan tanggung jawab Direksi. Immediate approval on induction program to Directors as part of efforts in optimizing role and responsibilities of the Directors.			√	
32	Menyampaikan persetujuan atau keberatan dan/atau usul perbaikan atas risalah rapat yang memenuhi batas waktu paling lambat 14 (empat belas) hari terhitung sejak tanggal pengiriman risalah rapat kepada setiap anggota Direksi yang hadir dan/ atau diwakili dalam rapat. Expressing support or objection and/or proposing amendment on meeting minutes within a maximum 14 days after the minutes being delivered to the respective Director who attended the meeting.			√	
33	Menerapkan *reward and punishment* dengan memperhatikan unsur obyektivitas, efektivitas dan produktivitas. Enforcing reward and punishment based on objectivity, effectiveness and productivity.			√	
34	Menginstruksikan setiap insan perusahaan untuk menandatangani pernyataan kepatuhan pada *Code of Conduct* secara berkala sebagai bentuk komitmen terhadap pelaksanaan *Code of Conduct*. Instruction for signing statement of compliance to Code of Conduct for all staff and employees statement regularly as commitment toward implementation of the Code.			√	
35	Membuat risalah rapat yang memuat dinamika rapat yang mencerminkan akuntabilitas setiap peserta rapat, serta evaluasi terhadap pelaksanaan keputusan rapat sebelumnya. Taking minutes of meetings, which reflect meeting dynamics and showing accountability of every party in the meeting as well as evaluation of the previous meeting.			√	√ (Sekper)

No.	Rekomendasi Recommendation	Pihak Terkait Related Parties			
		PS/ RUPS Shareholders /GMS	Dewan Komisaris BoC	Direksi BoD	Organ Pendukung Supporting Elements
36	Membuat dan menyampaikan laporan realisasi kegiatan kepada Direksi secara berkala. Produce regular reports on activities and submit them to the Director.				√ (Sekper)
37	Mengkomunikasikan *Code of Conduct* secara optimal dengan memuatnya dalam *website* PT Garuda Indonesia (Persero) www.garuda-indonesia.com. Optimizing socialization of Code of Conduct by uploading the content into Garuda Indonesia's website www.garuda-indonesia.com.			√	√ (Sekper)
38	Internalisasi *Code of Corporate Governance* yang dimuat dalam Pedoman Kebijakan Perusahaan dengan memanfaatkan media dan kesempatan yang ada baik secara lisan maupun tertulis. Internalizing Code of Corporate Governance, which is provided in the Company's Standard Guidance Policy, by using media and other events through both verbal and written means.			√	√ (Sekper)
39	Menyampaikan laporan hasil *assessment* pengendalian intern kepada Direktur Utama berdasarkan hasil *assessment* terhadap efektivitas sistem pengendalian intern perusahaan secara korporat. Submission of results from the internal control assessment, derived from effectiveness of corporate internal control system, to the President Director.				√ (SPI)

Rencana Peningkatan GCG di Tahun 2010

Sebagai Perusahaan yang dinamis, Garuda Indonesia menyadari bahwa tuntutan akan sistem, struktur dan implementasi Tata Kelola Perusahaan akan selalu meningkat dari tahun ke tahun. Untuk itu, kami berencana melakukan peningkatan berikut ini:

1. Melanjutkan pembentukan Komite di tingkat Komisaris, yaitu Komite Nominasi & Remunerasi.
2. Melanjutkan proses pembentukan Komite di tingkat Direksi, yaitu Komite Etika.
3. Memperkuat kebijakan dan praktik-praktik tata kelola perusahaan.
4. Melanjutkan penyebarluasan sosialisasi kebijakan dan praktik praktik GCG kepada seluruh karyawan, pemasok, mitra bisnis dan pelanggan.
5. Melanjutkan program pelatihan / seminar bagi Komisaris dan Direksi untuk meningkatkan pemahaman dan wawasan terkait *Corporate Governance.*
6. Melanjutkan program internalisasi *Corporate Values* FLY-HI melalui aspek *leadership*, sistem dan karyawan.
7. Melanjutkan pengintegrasian manual-manual perusahaan untuk meningkatkan "*controllability*" manual.
8. Membuat Ketentuan Sistem Pelaporan Pelanggaran (*Whistle Blowing System*).
9. Me*review code of Corporate Governance*.
10. Survei Pemeringkatan Implementasi GCG oleh IICG.

Plans for GCG Improvement in 2010

As a dynamic corporation, Garuda Indonesia is aware of the increasing demand year after year for better systems, infrastructure and implementation of Good Corporate Governance. Accordingly, the Company has made the following plans for improvements:

1. Continuing with the establishment of committees of the Board of Commissioners, namely the Nomination and Remuneration Committee.
2. Continuing with the establishment of committees under the Board of Directors, namely the Ethics Committee.
3. Strengthening the policies and practice of corporate governance.
4. Continuing with the socialization of GCG policies and practices to employees, suppliers, business partners and customers.
5. Continuing with training and development programs for Commissioners and Directors in order to improve the understanding and knowledge of Good Corporate Governance.
6. Continuing with the internalization program for FLY-HI corporate values in aspects of leadership, systems and employees.
7. Continuing with the integration of corporate manuals in order to have better control over those manuals.
8. To establish rules on the Whistle Blowing System.
9. To review the Code of Corporate Governance.
10. Participate in the GCG Implementation Rating by IICG.

Laporan Komite
Committees Report

Dalam melaksanakan tugas pengawasannya, Dewan Komisaris didukung oleh Komite Audit, Komite *Corporate Governance* dan Komite Kebijakan Risiko di tingkat Komisaris. Setiap Komite memiliki tugas dan tanggung jawabnya masing-masing sebagaimana yang telah disetujui oleh Dewan Komisaris. Penjabaran tugas dan wewenang Komite masing-masing dijabarkan dalam Piagam-piagam Komite.

In discharging its supervisory function, the Board of Commissioners is assisted by the Audit Committee, the Corporate Governance Committee, and the Risk Policy Committee at the Board level. Each Committee has its respective duties and responsibilities as approved by the Board of Commissioners, and sets out in the respective Committee Charter.

Laporan Komite Audit

A. Periode Laporan
Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2009.

B. Frekuensi Rapat
Sesuai dengan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero), Komite Audit mengadakan rapat rutin dengan SPI Garuda Indonesia. Selain itu, sesuai dengan kebutuhan Komite Audit juga mengadakan atau menghadiri rapat lainnya antara lain dengan unit kerja internal maupun dengan Dewan Komisaris maupun Direksi Garuda Indonesia.

Sepanjang tahun 2009, pelaksanaan rapat yang dilakukan oleh Komite Audit baik rapat dengan SPI maupun dengan unit kerja internal PT Garuda Indonesia sebanyak 12 kali dengan tingkat kehadiran sebagai berikut:

Audit Committee Report

A. Reporting Period
Reporting period is one year, from January to December 2009.

B. Meeting Frequency
In conjunction with PT Garuda Indonesia (Persero) Audit Committee Charter, the Audit Committee conducts regular meetings with Internal Audit (SPI) Garuda Indonesia. In addition, should it be deemed required, the Audit Committee also conducts and attends other meetings with Garuda Indonesia's internal business units as well as the Board of Commissioners and Directors.

During the course of 2009 the Audit Committee conducted 12 meetings with internal business units and SPI of PT Garuda Indonesia. Details of attendance are as follows:

No.	Nama Name	Tingkat Kehadiran Attendance	Keterangan Notes
1	Adi R. Adiwoso	10	Ketua Komite Audit Chairman of the Audit Committee
2	Farida Astuti	5	Mengundurkan diri dari Komite Audit per 30 April 2009 Resigned from the Audit Committee as of April 30, 2009
3	Etty Retno Wulandari	11	Anggota Komite Audit Member of the Audit Committee
4	Adi Dharmanto	8	Diangkat sebagai anggota Komite Audit per 1 Mei 2009 Appointed as member of the Audit Committee on May 1, 2009

Disamping rapat tersebut di atas, Komite Audit juga melakukan rapat dengan Dewan Komisaris sebanyak 8 kali dalam periode Januari s.d. Desember 2009.

In addition to the above meetings, the Audit Committee also conducted 8 meetings with the Board of Commissioners from January to December 2009.

C. Pelaksanaan Program Kerja Komite Audit 2009

Komite Audit telah melaksanakan program atau rencana kerja 2009 yang telah ditetapkan, yaitu sebagai berikut:

C. Implementation of 2009 Audit Committee Working Plan

The Audit Committee performed its 2009 working plan as follows:

No.	Rencana Kerja 2009 2009 Working Plan	Pelaksanaan 2009 2009 Implementation
1	Menilai perencanaan, pelaksanaan dan Hasil Audit yang dilakukan oleh Internal Auditor Satuan Pengawasan Intern (SPI) PT Garuda Indonesia (Persero) Evaluated the plan, implementation, and outcome of audit findings conducted by Internal Auditors of SPI PT Garuda Indonesia (Persero)	Telah dilakukan Completed
	a. Menilai rencana kerja audit, sasaran dan ruang lingkup audit yang dilakukan oleh SPI untuk periode 2009 Assessed the working plan, targets, and the scope of audit performed by SPI for 2009 period	
	b. Mengevaluasi hasil audit SPI Evaluated the audit outcome	
2	Menilai pelaksanaan dan mengevaluasi hasil audit Auditor Eksternal Assessed the execution and the outcome of external auditors	Untuk Audit Tahun Buku 2008 For 2008 fiscal year
3	Mereviu Laporan Keuangan Bulanan sebagai bahan masukan kepada Dewan Komisaris Reviewed monthly financial statements and discussed with the Board of Commissioners	Telah dilakukan untuk laporan keuangan Trwulanan sesuai dengan laporan yang disampaikan oleh Direksi kepada Dewan Komisaris. Was completed for quarterly financial statements in accordance with the report submitted by the Board of Directors to the Board of Commissioners.
4	Melakukan reviu atas laporan manajemen triwulanan sebagai bahan masukan Dewan Komisaris atas Kinerja Direksi Reviewed quarterly management reports as input to the Board of Commissioners with regards to the performance of the Board of Directors	Telah dilakukan untuk laporan manajemen tahun 2008 Completed for 2008 management report
5	Mempersiapkan RUPS pengesahan Laporan Tahunan 2008 Prepared the Annual General Meeting (AGM) of Shareholders for approval of 2008 Annual Report	Untuk Tahun Buku 2008 For 2008 fiscal year.
	a. Monitoring tindak lanjut hasil RUPS Monitored the implementation of AGM results	
	b. Memberikan masukan kepada Komisaris mengenai hal-hal yang signifikan atas realisasi yang tidak sejalan dengan arahan RUPS Provided suggestions to the Board of Commissioners regarding significant outcome as a result of inconsistency from the AGM results	
	c. Mempersiapkan tanggapan Komisaris atas Laporan Tahunan Perusahaan Prepared the Board of Commissioners response regarding the Company's annual report	
6	Rapat rutin dengan SPI/unit kerja lain (minimal 1 kali setiap bulan) Frequent meetings with SPI or other internal business units (a minimum of once a month)	Telah dilaksanakan Completed
7	Menyusun Laporan Kegiatan Komite Audit (Triwulanan) Constructed quarterly Activity Report of the Audit Committee.	Telah dilaksanakan Completed
8	Melakukan tugas-tugas lain berdasarkan penugasan/disposisi dari Dewan Komisaris Conduct edother duties assigned by the Board of Commissioners.	Telah dilaksanakan berdasarkan disposisi dari Dewan Komisaris Completed as disposed by the Board of Commissioners.

Laporan Komite
Committees Report

Rincian tugas yang dilakukan oleh Komite Audit berdasarkan Program Kerja Komite Audit 2009 diuraikan sebagai berikut:

D. Pelaksanaan Tugas Komite Audit Tahun 2009

Untuk periode Januari sampai dengan Desember 2009 telah dilaksanakan beberapa pekerjaan sebagai berikut:

1. **Review Laporan Keuangan PT Garuda Indonesia (Persero)**
   a. *Review* Laporan Keuangan Konsolidasi (*unaudited*) Tahun 2008
   b. *Review* Laporan Keuangan Konsolidasi (*Audited*) Tahun 2008
   c. Review atas Laporan Keuangan Konsolidasi (*unaudited*) Triwulan I 2009
   d. *Review* atas Laporan Keuangan Konsolidasi (*unaudited*) Triwulan II 2009
2. **Review Laporan Auditor Independen atas Audit Kepatuhan Terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern, Laporan Surplus Kas (*Excess Cash Report*), Laporan Keuangan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan (PKBL) serta Laporan Evaluasi Kinerja Tahun 2008**

   Hasil kajian atas laporan tersebut di atas telah disampaikan oleh Komite Audit kepada Dewan Komisaris dengan surat No: 012/K.AUDIT/LAP-05/V/09 tanggal 5 Juni 2009 perihal Tanggapan Komite Audit atas Laporan Auditor Independen. Dalam surat tersebut Komite Audit menjelaskan mengenai analisa yang dilakukan terhadap laporan, yang antara lain memuat hal-hal sebagai berikut:
   a. Laporan Auditor Independen atas Audit Kepatuhan Terhadap Peraturan Perundang-undangan dan Pengendalian Intern
      - Laporan Auditor Independen atas Audit Kepatuhan Terhadap Peraturan Perundang-undangan
      - Laporan Auditor Independen atas Pengendalian Intern
   b. Laporan Akuntan Independen atas *Excess Cash Report*
   c. Laporan Akuntan Independen dan Laporan Keuangan PKBL
   d. Laporan Akuntan Independen atas Evaluasi Kinerja

Details of the Audit Committee's tasks based on the 2009 Audit Committee Working Plan are as follows:

D. Implementation of the 2009 Audit Working Committee Tasks

During the period of January until December 2009 the Audit Committee performed its tasks as follows:

1. Reviewed the Annual Report of PT Garuda Indonesia (Persero), consisting of:
   a. Reviewed 2008 Unaudited Consolidated Financial Statement
   b. Review the 2008 Audited Consolidated Financial Statement
   c. Reviewed the 1Q 2009 Unaudited Consolidated Financial Statement
   d. Reviewed the 2Q 2009 Unaudited Consolidated Financial Statement
2. **Reviewed Independent Auditor's Report on Compliance Audit Laws and Regulations and Internal Control, Excess Cash Report, Financial Report on the Community Development Partnership Program (PKBL) as well as 2008 Performance Evaluation**

   Results from the above report were submitted from the Audit Committee to the Board of Commissioners referring to letter No. 012/K.AUDIT/LAP-05/V/09 dated June 5, 2009 regarding the response of the Audit Committee on PT Garuda Indonesia (Persero) on the Independent Auditor's report. The letter includes analysis conducted by the Audit Committee on the following:
   a. Independent Auditor's Report on Compliance Audit Laws and Regulations and Internal Control
      - Independent Auditor's Report on Compliance Audit Laws and Regulations
      - Independent Auditor's Report on Internal Control
   b. Independent Auditor's Report on Excess Cash Report
   c. Independent Auditor's Report and Financial Report on PKBL
   d. Independent Auditor's Report on Performance Evaluation

3. Review Laporan Manajemen Tahunan 2008

4. Pengadaan Kantor Akuntan Publik (KAP) 2009

a. Permohonan Penentuan KAP
b. Penunjukan KAP

5. Review Lain-lain

a. Usulan Penghapusan dan Penggantian Aktiva Tetap Tanah di Padang
b. Hasil Pemeriksaan Citilink
c. Hal-hal yang Perlu Dicermati Manajemen

6. Realisasi Program Kerja SPI 2009

SPI memiliki 2 jenis program kerja yaitu Program Pengawasan Terjadwal (PKPT) dan Program Pemeriksaan Non-PKPT (*special audit*). Adapun rincian pelaksanaan program kerja tersebut adalah sebagai berikut:
Selama tahun 2009, SPI memiliki target 40 PKPT dan telah terealisasi seluruhnya. Sedangkan untuk special audit, dari jumlah yang ditargetkan sebanyak 8, telah terealisasi 12 pemeriksaan.

Dari 52 surat tugas yang dikeluarkan telah diterbitkan laporan sebanyak 34 LHP, sedangkan 8 laporan masih dalam proses dan 10 pemeriksaan sudah diselesaikan pekerjaan lapangannya.

7. Penyusunan Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit

Dalam rangka memenuhi kewajiban pelaporan Komite Audit atas pelaksanaan kegiatan Komite Audit sebagaimana tercantum dalam Piagam Komite Audit, telah disampaikan Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit.

a. Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit Tahun 2008
b. Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit Triwulan I Tahun 2009
c. Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit Triwulan II 2009
d. Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Audit Triwulan III 2009

3. Reviewed 2008 Annual Management Report

4. Appointment of 2009 Registered Public Accountant

a. Request for the appointment of Registered Public Accountant
b. The appointment of Registered Public Accountant

5. Other Reviews

a. Proposal of Removal and Replacement of Fixed Assets (Land in Padang)
b. Citilink Examination Results
c. Important matters to be examined by Management

6. Realization of SPI 2009 Working Plan

SPI has 2 types of programs: Scheduled Supervision Programs (PKPT) and Non-PKPT Inspection Programs (special audits). Details of the implementation of the work plan are as follows:
During 2009 SPI has targeted 40 PKPT and the target wes achieved. For special audits, SPI accomplished 12 inspections from the targeted 8 inspections.

Of the 52 letters issued, as many as 34 LHP reports have been issued; 8 reports are still in progress and field work of 10 inspections were completed.

7. Preparation of the Implementation of Audit Committee Activities

In order to fulfill the reporting obligations of the Audit Committee on the implementation of Audit Committee activities as stated in the Charter of the Audit Committee, the Audit Committee has submitted a report on the Implementation of Audit Committee Activities.

a. Activity Implementation Report of the Audit Committee for the Year 2008
b. Activity Implementation Report of the Audit Committee for 1Q 2009.
c. Activity Implementation Report of the Audit Committee for 2Q 2009
d. Activity Implementation Report of the Audit Committee for 3Q 2009

Laporan Komite
Committees Report

8. Kegiatan Lain-lain

- Komite Audit telah melakukan rapat intensif dengan Direktorat Keuangan dan Akuntansi serta KAP terkait dengan penerapan PSAK No. 30 tentang Sewa dan PSAK No. 16 tentang Aset Tetap khususnya, dan disclosure dalam laporan keuangan pada umumnya. Dalam kesempatan tersebut telah disampaikan saran-saran berkaitan dengan implementasi PSAK tersebut dan dampaknya terhadap pelaporan dan kinerja keuangan Perusahaan serta keterbukaan informasi yang harus dilakukan Perusahaan.
- Komite Audit juga berperan aktif sebagai narasumber dalam *Workshop* terkait Laporan Tahunan 2008 PT Garuda Indonesia (Persero) yang diadakan oleh *Corporate Secretary* Perusahaan pada Januari 2009 dan juga dilaksanakan oleh PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia pada Maret 2009. Pada kesempatan tersebut Komite Audit bekerja sama dengan Komite Kebijakan *Corporate Governance* Perusahaan. *Workshop* bertujuan memperbaiki penyajian dan pengungkapan informasi yang harus dilakukan perusahaan dalam Laporan Tahunan sesuai dengan kriteria Annual Report Award (ARA).
- Komite Audit berperan aktif dalam memberikan input-input kepada *Corporate Secretary* perusahaan terkait dengan penyusunan Annual Report 2008 PT Garuda Indonesia (Persero). Input dan saran diberikan dengan tujuan memperbaiki penyajian dan pengungkapan informasi yang harus dilakukan Perusahaan dalam Laporan Tahunan sesuai dengan kriteria ARA yang menekankan pada penilaian *good corporate governance*. Dalam pengumuman ARA yang dilakukan pada 12 Agustus 2009, PT Garuda Indonesia dinyatakan sebagai pemenang pertama untuk kategori BUMN Non Keuangan Non Listed.

8. Other Activities

- The Audit Committee conducted intensive meetings with the Directorate of Finance and Accounting as well as Registered Public Accountant in relation to the adoption of PSAK No. 30 on Leases and PSAK No. 16 on Fixed Assets and disclosure on financial statements in general. The Audit Committee has presented its suggestions relating to the implementation of the above PSAK and their impact on corporate reporting and Company financial performance as well as disclosure of information that must be conducted by the Company.
- The Audit Committee also played an active role as a source in 2008 Annual Report of PT Garuda Indonesia (Persero) Workshop held by the Company's Corporate Secretary in January 2009, which was also carried out by PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia in March 2009. The occasion was a cooperation between The Audit Committee and the Good Corporate Governance Committee. The workshop aimed to improve the presentation and disclosure of information in the Company's Annual Report in accordance with the criteria of the Annual Report Award (ARA).
- The Audit Committee played an active role in providing input to the Company's Corporate Secretary with regard to the preparation of the Annual Report 2008 PT Garuda Indonesia (Persero). Input and suggestions were given with the aim of improving the presentation and disclosure of information in the Company's Annual Report in accordance with ARA criteria which emphasize good corporate governance rating. In the announcement of ARA on August 12, 2009, PT Garuda Indonesia was awarded as the winner in the category of Non-Finance Non-Listed SOEs.

- Komite Audit berperan aktif dalam memberikan input-input kepada manajemen perusahaan terkait dengan penunjukan KAP 2009. Input diberikan dalam bentuk peran serta dalam pengujian teknis KAP serta saran-saran yang disampaikan secara lisan maupun tertulis berkaitan dengan prosedur penetapan KAP. Prosedur penetapan KAP yang tepat perlu dilakukan untuk memastikan rencana perusahaan untuk menerbitkan efek di pasar modal dapat dilaksanakan sesuai rencana.

- The Audit Committee plays an active role in providing input to management relating to the appointment of the 2009 Registered Public Accountant. Input is given in the form of participation in technical testing of the Registered Public Accountant. In addition, suggestions are also submitted orally or in writing relating to the procedure for determining the Registered Public Accountant. Procedure for determining the proper accounting firm needs to be done to ensure that Company plans to issue securities in the capital market can be implemented according to plan.

Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Kebijakan Corporate Governance

A. Periode Laporan

Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2009.

B. Frekuensi Rapat

Sesuai dengan Piagam Komite Audit PT Garuda Indonesia (Persero), Komite Kebijakan *Corporate Governance* mengadakan rapat rutin dengan Unit Kerja GCG Implementation Garuda Indonesia. Selain itu, sesuai dengan kebutuhan Komite Kebijakan *Corporate Governance* juga mengadakan atau menghadiri rapat lainnya antara lain dengan unit kerja internal maupun dengan Dewan Komisaris maupun Direksi Garuda Indonesia.

Selama 2009, total pertemuan yang diadakan Komite Kebijakan *Corporate Governance* sebanyak 12 kali dengan rincian tingkat kehadiran sebagai berikut:

Implementation of Corporate Governance Policy Committee Report

A. Reporting Period

The reporting period is one year, from January to December 2009.

B. Meeting Frequency

In conjunction with PT Garuda Indonesia (Persero) Corporate Governance Policy Committee Charter, the Corporate Governance Policy Committee conducts a regular meeting with GCG Implementation Working Unit of Garuda Indonesia. In addition, should it be deemed required, the Corporate Governance Policy Committee also conducts and attends other meetings with Garuda Indonesia's internal business units as well as the Board of Commissioners and Directors.

During the course of 2009, the Corporate Governance Policy Committee held 12 meetings with attendance details as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Wendy Aritenang	Ketua Chairman		12	100%
G. Suprayitno	Anggota Member	12	12	100%
Baitul Ihwan	Anggota Member		12	100%

*) Rapat GCG dihadiri pula oleh para counterpart GCG Meeting also attended by counterpart

Laporan Komite
Committees Report

Sepanjang tahun 2009, Komite Kebijakan *Corporate Governance* telah melaksanakan beberapa kegiatan antara lain:

1. Komite bersama Unit kerja GCG Mengadakan pertemuan dengan Komite Nasional Kebijakan Governance (KNKG) membahas mengenai *whistle blowing system*.
2. Komite bersama Unit Kerja GCG melakukan studi banding ke beberapa *listed company* yang telah menerapkan *whistle blowing system*.
3. Komite telah menyampaikan rekomendasi kepada Komisaris Utama untuk menerapkan *whistle blowing system.*
4. Memberikan arahan dan masukan dalam proses *review* atas Pedoman Kebijakan Perusahaan sesuai dengan perubahan yang ada, diantaranya Undang Undang Penerbangan; Undang Undang Perseroan Terbatas No. 40 Tahun 2007, IATA *Operational Safety Audit* Rev. 2 tahun 2009.
5. Memastikan dilaksanakannya pengukuran atas proses transformasi budaya.
6. Merekomendasikan agar Garuda ikut serta dalam survey pemeringkatan (*rating*) penerapan GCG yang diselenggarakan oleh *The Indonesian Institute for Corporate Governance*.

Laporan Pelaksanaan Kegiatan Komite Kebijakan Risiko

A. Periode Laporan

Periode pelaporan adalah 1 (satu) tahun, yaitu pelaporan pelaksanaan kegiatan selama Januari sampai dengan Desember 2009.

B. Frekuensi Rapat

Sesuai dengan Piagam Komite Kebijakan Risiko PT Garuda Indonesia (Persero), Komite Kebijakan Risiko mengadakan rapat rutin dengan *Project Enterprise Risk Management* (ERM) Garuda Indonesia. Selain itu, sesuai dengan kebutuhan Komite Kebijakan Risiko juga mengadakan atau menghadiri rapat lainnya antara lain dengan unit kerja internal maupun dengan Dewan Komisaris maupun Direksi Garuda Indonesia.

Throughout the year 2009, Corporate Governance Policy Committee held several activities including:

1. The Committee, along with the GCG Work Unit, met with National Committee on Governance Policy (KNKG) to discuss issues on the whistle blowing system.
2. The Committee, along with the GGG Work Unit, conducted a benchmarking with several listed companies that have implemented a whistle blowing system.
3. The Committee made a recommendation to the Board of Commissioners for the implementation of a whistle blowing system.
4. Provided direction and input in the review on Company Policy Manual with respect to current changes, including Law on Aviation, Law No. 40 Year 2007 on Limited Liability Company, and IATA Operational Safety Audit Rev. 2 Year 2009.
5. Ensured the implementation of measurement on the progress of corporate culture transformation.
6. Submitted a recommendation for Garuda Indonesia to participate in the rating survey for GCG implementation conducted by the Indonesian Institute for Corporate Governance.

Implementation of Risk Policy Committee Report

A. Reporting Period

The reporting period is one year, from January to December 2009.

B. Meeting Frequency

In conjunction with PT Garuda Indonesia (Persero) Risk Policy Committee Charter, the Risk Policy Committee conducts a regular meeting with Project Enterprise Risk Management (ERM) of Garuda Indonesia. In addition, should it be deemed required, the Risk Policy Committee also conducts and attends other meetings with Garuda Indonesia's internal business units as well as the Board of Commissioners and Directors.

Selama tahun 2009, total pertemuan yang diadakan Komite Kebijakan Risiko sebanyak 10 kali dengan rincian tingkat kehadiran sebagai berikut:

During the course of 2009 the Risk Policy Committee conducted 10 meetings. Details of attendance are as follows:

Nama Name	Jabatan Position	Jumlah Rapat Number of Meetings	Kehadiran Attendance	%
Sahala Lumban Gaol	Ketua Chairman		6	60%
Asril Fitri Syamas	Anggota Member	10	10	100%
Lily Rosilawaty Sihombing	Anggota Member		8	80%

Komite Kebijakan Risiko telah melaksanakan program atau rencana kerja 2009 yang telah ditetapkan, yaitu sebagai berikut:

Risk Policy Committee has conducted work program or business plan for 2009 as follows:

No.	Rencana Kerja 2009 2009 Working Plan	Pelaksanaan 2009 2009 Implementation
1	*Review* atas Laporan *Risk Management* Perusahaan Review on the Company's Risk Management Report	Telah dilakukan Completed
2	Melakukan *review* atas kinerja bulanan Perusahaan Review on the Company's monthly Performance	Telah dilakukan Completed
3	*Review* adanya pengawasan yang memadai terhadap peluncuran program baru/ sistem/proses yang signifikan atau besar Review on the presence of adequate supervision on the launching of new programs/systems/ processes which are significant or material	Telah dilakukan Completed
4	Pemantauan dan Evaluasi atas pengembangan Sistem Manajemen Risiko yang disusun oleh Perusahaan (Tim *Enterprise Risk Management*) Monitoring and Evaluation on the development of Risk Management System designed by the Company (Enterprise Risk Management team)	Telah dilakukan Completed
5	Merumuskan dan merekomendasikan *Risk - Philosophy* Perusahaan Formulated and recommended the Company's Risk - Philosophy	Telah dilakukan Completed
6	Merumuskan dan merekomendasikan Piagam Komite Kebijakan Risiko Fomulated and recommended Risk Management Committee Charter	Telah dilakukan Completed
7	Membuat laporan kegiatan KKR kepada Dewan Komisaris (Triwulanan) Prepared quarterly report on Risk Policy Committee activities to the Board of Commissioners	Telah dilakukan Completed
8	Melakukan tugas-tugas lain berdasarkan penugasan lisan dan/atau disposisi dari Dewan Komisaris Performed other duties based on verbal assignments and/or dispositions from the Board of Commissioners	Telah dilakukan Completed

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Sebagai bagian dari tanggung jawab sosial, Garuda Indonesia aktif melaksanakan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan dengan total dana yang disalurkan mencapai Rp 4.724.839.170 di tahun 2009.

Mitra Binaan Garuda Indonesia
Garuda Indonesia Development Partnership

710

As part of corporate social responsibility, Garuda Indonesia has actively conducted Partnership and Community Development Programs with total funds distributed reaching Rp 4,724,839,170 in 2009.

Kemajuan yang dialami oleh Garuda Indonesia sudah selayaknya juga dinikmati oleh masyarakat sebagai bagian dari tanggung jawab sosial Perusahaan. Garuda Indonesia selalu berupaya untuk memelihara keseimbangan antara kepentingan internal dan kepentingan masyarakat umum. Oleh karena itu, seluruh keputusan yang diambil oleh Perusahaan akan selalu memperhatikan kepentingan masyarakat dan bangsa Indonesia secara keseluruhan.

The progress achieved by Garuda Indonesia was also rightly benefited to the public as part of the Company's corporate social responsibility. Garuda Indonesia always makes an effort to maintain balance between internal and public interest. Therefore, all decisions made by the Company will always consider the overall interest of the public and Indonesian community.

Sebagai bentuk kepedulian dan tanggung jawab sosial, Garuda Indonesia merasa berkewajiban untuk meningkatkan pemberdayaan kondisi sosial dan ekonomi masyarakat, khususnya masyarakat di sekitar wilayah operasional Garuda Indonesia.

As an act of concern and social responsibility, Garuda Indonesia felt responsible to improve of social conditions and the public economy, especially of the communities surrounding Garuda Indonesia's operational areas.

Implementasi dari program di atas, Garuda Indonesia melaksanakan Program Kemitraan Usaha Kecil melalui Pembinaan Usaha Kecil dan Menengah sejak tahun 1992. Pelaksanaan Program Kemitraan dengan Usaha

As an implementation of the above-mentioned, Garuda Indonesia has conducted a Small Business Partnership Program through the Development of Small and Medium Enterprises since 1992. Accomplishment of the

Kecil oleh PT Garuda Indonesia (Persero) bertujuan agar usaha kecil maupun menengah menjadi tangguh dan mandiri. Program ini dilakukan dengan cara pemberian pinjaman dengan bunga flat sebesar 6% per tahun yang diperuntukkan untuk membiayai modal kerja atau pembelian aktiva tetap dalam rangka meningkatkan nilai penjualan dan memperluas wilayah pemasaran.

Usaha kecil yang menjadi Mitra Binaan Garuda Indonesia juga dapat menikmati pembinaan dalam berbagai aspek antara lain peningkatan penguasaan aspek keuangan, peningkatan kemampuan manajemen dalam mengelola usaha, perluasan pemasaran dan upaya-upaya peningkatan produktivitas & kualitas produk.

Selain itu Perusahaan juga memiliki program Bina Lingkungan yang dilakukan melalui perbaikan kondisi sosial masyarakat dan pemberdayaan masyarakat dalam bentuk pemberian bantuan kepada korban Bencana

Partnership Program with Small Business by PT Garuda Indonesia (Persero) is aimed at having small and medium business become solid and independent. This program is performed by granting loans with a flat interest rate of 6% per annum to finance working capital or asset purchase in order to increase sales value and expand marketing areas.

Small businesses that became a development partner of Garuda Indonesia also enjoyed development in different aspects such as improvement in financial control, better management skills in managing the business, marketing expansion, and efforts to increase productivity & product quality.

In addition, the Company also organized an Environmental Development program which develops social communities and community empowerment with donations to victims of natural disasters, provision

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Alam, pendidikan dan/atau pelatihan, peningkatan kesehatan masyarakat, pengembangan prasarana dan/atau sarana umum, sarana ibadah perbaikan sarana ibadah dan pelestarian alam.

Program Kemitraan dan Bina Lingkungan

Garuda Indonesia menyisihkan laba perusahaan setiap tahun untuk mendukung program-program sosial tersebut. Untuk program Kemitraan dan Bina Lingkungan, Garuda Indonesia telah menyalurkan dana sejumlah Rp 4.724.839.170 untuk menunjang program ini. Jumlah ini meningkat dibandingkan tahun sebelumnya yang berjumlah Rp 626.106.000.

of education and/or training, improvement in public health, development/improvement of public facilities, improvement in religious facilities and preserving nature.

Partnership and Environmental Development Program

Garuda Indonesia set aside Company profit each year to support such social programs. For the Environmental Development and Partnership program, Garuda Indonesia allocated funds amounting to Rp 4,724,839,170 to support this program. The sum has increased compared to a year before which amounted to Rp 626,106,000.

Bantuan Pinjaman PKBL (Rupiah)
PKBL Loan Assistance (Rupiah)

Jenis Usaha Type of Business	Jumlah di Tahun 2009 Total in 2009	Akumulasi s.d 2009 Accumulated until 2009
Bantuan Pinjaman Modal Kerja Working Capital Loan Assistance	2.445.000.000	14.904.905.000
Hibah/Dana Pembinaan Kemitraan Grant/Partnership Development Fund	732.812.170	3.756.922.728
Bina Lingkungan Environmental Improvement	1.547.027.000	1.957.778.000
Jumlah Total di Tahun 2009 Total Amount in 2009	**4.724.839.170**	**20.619.605.728**

1. Program Kemitraan

Sampai dengan tahun 2009 Program Kemitraan Garuda Indonesia telah membina sebanyak 710 mitra binaan yang mencakup sektor industri, perdagangan, pertanian, peternakan, perkebunan, perikanan, bahan dasar. Penyebaran mitra binaan tersebut meliputi daerah-daerah sebagai berikut:

1. Partnership Program

Up to 2009, Garuda Indonesia's Partnership Program has organized as many as 710 development partnership covering sectors like industry, trade, agriculture, animal husbandry, plantation, fishing, and basic commodities. The spreading of such organized partnerships covers regions within the following areas:

Daerah Mitra Binaan
Development Partnership Region

Propinsi/Lokasi Province/Location	Mitra Binaan s/d 2009 Development Partnership until 2009
Nanggroe Aceh Darussalam	31
Sumatera Barat	88
DKI Jakarta	11
Jawa Barat	41
Jawa Tengah	101
DI Yogyakarta	46
Jawa Timur	69
Bali	65
Banten	14
Kalimantan Selatan	5
Nusa Tenggara Barat	208
Nusa Tenggara Timur	23
Sulawesi Selatan	2
Sulawesi Utara	3
Timor-Timur	3
Jumlah Total	**710**

Di tahun 2009, Perusahaan dengan bangga mengantarkan salah satu mitra binaan PKBL Garuda Indonesia, Kan Wedana, sebuah usaha kecil yang bergerak di bidang kerajinan kipas, memperoleh penghargaan Gold Award dari Presiden Republik Indonesia Bapak Susilo Bambang Yudhoyono atas Desain Terbaik Indonesia 2009 kategori Desain Produk Industri Masal dan Telah Dipasarkan.

In 2009, the Company proudly presented one of the PKBL Garuda Indonesia development partners, Kan Wedana, a small business that focuses on making traditional fans, with the Gold Award from President of the Republic of Indonesia Mr. Susilo Bambang Yudhoyono for Indonesia Best Design 2009 in the Marketed and Mass Industrial Product Design category.

Beberapa kegiatan promosi dan pameran yang rutin dikuti oleh PKBL Garuda Indonesia dengan mengikutsertakan mitra binaan diantaranya adalah:

- Gelar Karya PKBL BUMN
- Pekan Produk Kreatif Indonesia
- Inacraft
- PKBL BUMN Expo

Several promotional and exhibition activities routinely attended by PKBL Garuda Indonesia by registering its development partners were:

- Gelar Karya PKBL BUMN
- Pekan Produk Kreatif Indonesia
- Inacraft
- PKBL BUMN Expo

Perusahaan menerapkan kriteria yang ketat terhadap mitra binaan yang diperbolehkan mengikuti kegiatan promosi semacam ini, baik dari segi kualitas produk maupun kreatifitas produk yang dikembangkan. Dampak dari kegiatan ini terhadap mitra binaan ternyata cukup besar karena mereka dapat bertemu dengan para *buyer* ataupun *potential buyer*.

The Company set high criteria for its development partners that attend such promotional activities, from product quality to product creativity. Impacts from such activities for development partners were in fact immense as they were able to meet with buyers and potential buyers.

Tingkat kolektabilitas pengembalian pinjaman mencapai 32%, lebih baik dibandingkan 13% pada tahun sebelumnya. Garuda Indonesia terus melakukan pembinaan dan pengembangan agar mitra-mitra binaan dapat meningkatkan kinerja usaha mereka dan pada gilirannya dapat memenuhi kewajibannya.

The collectability level of financing repayment reached 32%, higher than 13% in a year before. Garuda Indonesia continuously performs organization and development eventsso that its development partners can increase their business performance and are able to settle borrowings when the date is due.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

Klasifikasi Classification	Saldo
Lancar Current	2.601.691.164
Kurang Lancar Substandard	170.356.010
Ragu-ragu Doubtful	242.467.521
Macet Non Performing	5.710.726.648

2. Program Bina Lingkungan

Pola penyaluran dana bina lingkungan dapat diberikan langsung kepada korban bencana dalam bentuk uang atau bahan-bahan yang dibutuhkan di lokasi bencana pada saat itu, atau juga dapat bekerja sama dengan LSM yang memiliki reputasi baik dan dengan lembaga penyalur yang terpercaya seperti Lembaga Pengabdian Masyarakat (LPM) di perguruan tinggi, LSM, dan lain-lain.

Program Bina Lingkungan memiliki enam kategori bentuk bantuan yaitu:

1. Bantuan korban bencana alam; untuk meringankan beban para korban bencana, Garuda Indonesia mengirimkan bantuan berupa obat-obatan, makanan dan minuman, serta kebutuhan mendasar lainnya.
2. Bantuan pendidikan dan/atau pelatihan; bantuan ini dalam rangka meningkatkan kualitas kesehatan hidup manusia.
3. Bantuan peningkatan kesehatan; program peningkatan kesehatan diberikan dalam rangka meningkatkan kualitas kesehatan hidup manusia.
4. Bantuan pengembangan sarana dan/atau sarana umum; diberikan dalam bentuk perbaikan kondisi fisik sarana dan prasarana umum lainnya dalam rangka meningkatkan fasilitas kesejahteraan masyarakat.
5. Bantuan sarana ibadah; diberikan dalam bentuk bantuan perbaikan tempat ibadah, pembangunan tempat ibadah, penyaluran bantuan kegiatan keagamaan, demi peningkatan kualitas sarana ibadah masyarakat.
6. Bantuan pelestarian alam; diberikan dalam bentuk kegiatan penanaman kembali, dan kegiatan lainnya yang bertujuan untuk merehabilitasi kelestarian sumber daya alam.

Kegiatan Bina Lingkungan yang telah dilaksanakan oleh Garuda Indonesia sepanjang tahun 2009 adalah:

1. Kategori Bantuan Bencana Alam
   PT Garuda Indonesia memberikan bantuan kepada para korban bencana alam di Jawa Barat dan Sumatera Barat yang terjadi pada tahun 2009.

2. Environmental Development Program

The environmental organization transfer funds can be given directly to the victims of natural disaster in cash or basic goods needed in the disaster location during the time, in form of partnership with Non-Governmental Organizations (NGO) with a good reputation and through reputable distribution organization like Public Service Organization (LPM) in various universities, NGO, and others.

The environmental Development Program has six categories of assistance namely:

1. Natural disaster victim assistance; to lighten the burden of natural disaster victims, Garuda Indonesia sent assistance in the form of medication, food and drinks, and other basic needs.
2. Education and/or training assistance; such assistance was provided to improve the quality of health.
3. Health enhancement assistance; health enhancement assistance was given to improve the health quality.
4. Public facilities development assistance; given to improve the physical condition of public facilities and other public infrastructure in order to improve the facilities for social welfare.
5. Religious facilities assistance; given in a form of religious house reparation, building new ones, providing support for religious activities, in order to improve the quality of public religious facilities.
6. Environmental preservation assistance; given in a form of rehabilitation activities, and others to restore natural resources.

Environmental Development Activities performed by Garuda Indonesia during year 2009 were:

1. Natural Disaster Assistance Category
   PT Garuda Indonesia provided assistance to victims of natural disasters in West Java and West Sumatra that occurred in 2009.

2. Kategori Bantuan Pendidikan dan/atau Pelatihan
   Sebagai salah satu bentuk tanggung jawab dalam mengembangkan kain tenun masyarakat Indonesia, PKBL PT Garuda Indonesia (Persero) bekerjasama dengan Cita Tenun Indonesia (CTI) melaksanakan pelatihan dan pengembangan kepada masyarakat perajin tenun di Bali.
3. Kategori Bantuan Pengembangan Prasarana dan/atau Sarana Umum serta Sarana Ibadah
   PT Garuda Indonesia memberikan bantuan yang diperuntukkan bagi mereka yang membutuhkan untuk peningkatan dan pengembangan sarana umum dan sarana ibadah yang ada di wilayah sekitar kantor Perusahaan berada.
4. Kategori Pelestarian Alam
   a. Melaksanakan Program Gerakan Penghijauan di Desa Sungai Balik Kelurahan Bali Gadang Kecamatan Koto Tengah Padang.
   b. Penanaman 10.000 pohon sebagai bentuk gerakan penghijauan dilaksanakan di LAPAS Anak Wanita Tangerang.
   c. Bekerjasama dengan PEMDA Gunung Kidul melaksanakan Program Gerakan Penghijauan di Kabupaten Sleman, dusun Rejodani Ngaglik dan Nanggulan Sedangagung.
   d. Program besar lainnya adalah penyaluran bantuan dalam program bibit tanaman di Kreung Jambo Aye (Arakundo) – Aceh Utara, dalam hal ini dilakukan kerjasama dengan Yayasan Leuser Indonesia dengan melakukan penanaman pohon sebanyak 24.000 pohon.
   e. PT Garuda Indonesia juga telah membangun tempat penangkaran penyu berlokasi di Gili Trawangan - NTB dalam mendukung pelestarian penyu di Indonesia.

Disamping itu, Garuda Indonesia juga telah memulai program Garuda *Green Action* sebagai salah satu bagian dari pelaksanaan tanggung jawab sosial perusahaan terhadap kelestarian lapisan ozon dan kualitas udara. Kegiatan ini terdiri dari:

1. Reduce Emission:
   a. Garuda Indonesia merupakan salah satu dari 15 perusahaan penerbangan di dunia yang memulai program ini dengan ditandatanganinya MoU "*carbon offset*" dengan IATA.

2. Education and/or Training Assistance Category
   As a form of responsibility to develop the local woven cloth, PKBL PT Garuda Indonesia (Persero) collaborated with Cita Tenun Indonesia (CTI) to organize training and development for textile woven cloth producers in Bali.
3. Development Assistance of Facilities for Public and Religious Category
   PT Garuda Indonesia provides support for those who needed improvement and development of public and religious facilities located near the Company's office.
4. Natural Preservation Category
   a. Organizing Green Movement Program in Desa Sungai Balik Kelurahan Bali Gadang Kecamatan Koto Tengah Padang.
   b. Planting 10,000 trees in a greening movement in LAPAS Anak Wanita Tangerang.
   c. Working together with Gunung Kidul Government to perform a Green Movement Program in Sleman, Rejodani Ngaglik and Nanggulan Sedangagung.
   d. Other major programs were providing a seed provision program in Kreung Jambo Aye (Arakundo) – North Aceh, in this case cooperation was done with Yayasan Leuser Indonesia by planting 24,000 trees.
   e. PT Garuda Indonesia also built tortoise nurseries located in Gili Trawangan - NTB in supporting tortoise preservation in Indonesia.

Apart from that, Garuda Indonesia also started the Garuda Green Action program as part of its corporate social responsibilities of the company towards preservation of ozone layer and air quality. The activities consist of:

1. Reduce Emission:
   a. Garuda Indonesia was one of the 15 corporations in the world that already started such a program following the signing of an MoU on "carbon offset" with the IATA.

Tanggung Jawab Sosial Perusahaan
Corporate Social Responsibility

b. Program "carbon offset" tersebut adalah program siap pakai yang ditawarkan secara *online* kepada penumpang sebagai kompensasi atas emisi dengan berkontribusi bagi proyek-proyek pengurangan karbon di negara berkembang.
c. Selain itu, Garuda Indonesia juga telah memulai program "*One passenger one tree*" di Taman Nasional Sebangau pada tahun 2008 dan akan berlangsung sampai tahun 2012.

2. Noise Reduction
Garuda selalu berusaha untuk mengurangi tingkat kebisingan (*noise*) yang ditimbulkan dari penerbangan pesawat dengan cara memperbarui armadanya secara signifikan dengan Airbus A330, Boeing 738, dan Boeing 777 yang memenuhi persyaratan *stage* 4.

3. Energy Conservation
Pada tanggal 28 Maret 2009, bersama dengan seluruh masyarakat dunia, Garuda Indonesia bekerjasama dengan WWF Indonesia berpartisipasi dalam Global Earth Hour 2009. Global Earth Hour ini sejalan dengan upaya Garuda Indonesia dalam mereduksi dampak negatif emisinya yang turut berkontribusi terhadap proses pemanasan global.

b. "Carbon offset" program was a ready-to-use program that was offered online to passengers as compensation to reduce emissions, contributing to carbon reduction projects in the developed countries.
c. In addition, Garuda Indonesia also started the "One passenger one tree" program in the National Garden Sebangau in 2008 and will carry on until 2012.

2. Noise Reduction
Garuda strives to reduce the level of noise from flight operations by significantly revitalizing its fleet with Airbus A330, Boeing 738, and Boeing 777 aircraft that comply with stage 4 requirements.

3. Energy Conservation
In 28 March 2009, together with all the world's population, Garuda Indonesia joined hands with WWF Indonesia to participate in Global Earth Hour 2009. Global Earth Hour was in line with Garuda Indonesia's effort in reducing the negative impact of its emissions which contribute to global warming.

4. Water Conservation
   Program ini sedang dalam tahap pelaksanaan, merupakan program observasi aspek pengelolaan sumber daya air di seluruh area kerja PT Garuda Indonesia yang mencakup kantor pusat, kantor cabang baik di dalam maupun di luar Indonesia, SBU di seluruh Indonesia, *inflight* dan area kerja lainnya yang berada di bawah manajemen dan pengelolaan PT Garuda Indonesia.
5. Recycle Waste
   Garuda Indonesia sedang dalam tahap penyusunan standar perusahaan yang mengacu pada Standar Nasional Indonesia (SNI) yang mengadopsi sepenuhnya ISO 14001 tentang Sistem Manajemen Lingkungan. Aspek lingkungan yang menjadi cakupan adalah energi (listrik, bahan bakar bukan avtur) dan pengelolaan sampah (buangan padat).

Rencana CSR 2010

Di tahun 2010, Garuda Indonesia akan terus melanjutkan program-program yang telah dilaksanakan dan akan lebih berfokus pada pemberdayaan sumber daya alam secara bijak.

4. Water Conservation
   This program, in the midst of accomplishment, is a program to observe the management of water resources in all working areas of PT Garuda Indonesia, covering headquarters, branch offices within and outside Indonesia, SBU across Indonesia, inflight and other working areas under the management and organization of PT Garuda Indonesia.
5. Recycle Waste
   Garuda Indonesia is in the process of formulating corporate standards in accordance with the Indonesian National Standard (SNI) that fully adopt the ISO 14001 standards on Environmental Management Systems. These cover environmental aspects such as energy (electricity, non-aviation fuel) and waste management (solid waste).

CSR Plan 2010

In 2010, Garuda Indonesia will continue to pursue its existing programs and will focus more on efficient and effective use of natural resources.

Tinjauan Keuangan

Financial Review

halaman page **184 -197**

Diskusi & Analisa Manajemen

Management Discussion & Analysis

halaman page **198 -199**

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

Responsibility for Annual Reporting

halaman page **200 -292**

Laporan Keuangan Konsolidasi

Consolidated Financial Report

Laba Bersih
Net Profit

Rp 1,019 triliun

Marjin Laba Bersih
Net Profit Margin

5,7%

Walaupun Perusahaan mencatat penurunan dalam pendapatan usaha, laba bersih mengalami peningkatan yang berarti di tahun 2009 seiring dengan keberhasilan perusahaan melakukan restrukturisasi hutang di tahun tersebut.

Even though the Company recorded a decline in operating revenues, net profit posted a substantial increase in 2009, thanks to a successful debt restructuring conducted during the year.

Diskusi & Analisa Manajemen

Management Discussion & Analysis

Lingkungan Operasional

Krisis global masih terus dirasakan di tahun 2009. Asosiasi maskapai penerbangan *International Air Transport Association* (IATA) melaporkan penurunan permintaan penumpang dan kargo internasional masing-masing sebesar 2,9% dan 11% di tahun 2009 yang pada gilirannya turut berdampak pada industri penerbangan nasional. Jumlah wisatawan mancanegara ke Indonesia yang melalui 11 pintu masuk utama hanya meningkat sebesar 1,43% dari 6,23 juta orang pada tahun 2008 menjadi 6,32 juta orang pada tahun 2009. Peningkatan ini jauh lebih kecil dibandingkan dengan peningkatan di tahun sebelumnya yang sebesar 13,2%.

Terlepas dari itu, perekonomian domestik masih menunjukkan kinerja yang baik dengan pertumbuhan ekonomi tercatat sebesar 4,5% dan inflasi terjaga di level 3,1%. Rupiah juga cenderung menguat dan ditutup di level Rp 9.400 per dollar AS di akhir tahun 2009 dibandingkan dengan Rp 10.900 per dollar AS di akhir tahun 2008. Indikator perekonomian domestik yang cukup menggembirakan ini telah mendukung iklim bisnis yang kondusif bagi perkembangan industri penerbangan domestik. Kendati demikian, tak dapat dipungkiri bahwa persaingan bisnis di dalam industri penerbangan di Indonesia tetap berlangsung ketat, baik persaingan antara sesama operator nasional yang berjumlah lebih dari 13 maskapai maupun dengan maskapai penerbangan asing yang menerbangi rute-rute penerbangan internasional ke dan dari Indonesia. Garuda Indonesia cenderung melihat persaingan ini sebagai tantangan untuk membuat Perusahaan lebih maju dan memberikan yang terbaik bagi seluruh pelanggan dan para *stakeholder* lainnya.

Operating Environment

The global crisis still affected the economy throughout 2009. The International Air Transport Association (IATA) reported a decline in demand for passenger and international cargo by 2.9% and 11%, respectively in 2009 which in turn affected the domestic airline industry. The number of foreign tourists to Indonesia through 11 main airports only grew by 1.43% from 6.23 million people in 2008 to 6.32 million people in 2009. Such an increase was much lower than last year's 13.2%.

Despite that, the domestic economy still showed strong performance with economic growth recorded at 4.5% and inflation contained at 3.1%. The Rupiah tended to strengthen and closed at Rp 9,400/ US dollar at year end 2009 compared with Rp 10,900 per US dollar at year end 2008. Such favorable macro economic indicators supported a conducive business environment for domestic airline industry. Competition in the airline industry in Indonesia had, however, remained undeniably stringent, not only amongst more than 13 domestic carriers but also against foreign carriers that provide international services to and from Indonesia. Garuda Indonesia tended to see this competition as a challenge to grow the Company and deliver the best to all customers and other stakeholders.

Pendapatan Usaha

Garuda Indonesia mencatat penurunan pendapatan usaha sebesar 7,7% dari Rp 19.350 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 17.860 miliar di tahun 2009 antara lain disebabkan oleh penurunan pendapatan dari penerbangan berjadwal sebesar 9,4% dan penurunan pendapatan lainnya sebesar 5,3%. Sementara itu pendapatan dari penerbangan borongan meningkat sebesar 1% menjadi Rp 2.491 miliar di tahun 2009.

Operating Revenue

Garuda Indonesia reported a decline in operating revenue by 7.7% from Rp 19,350 billion in 2008 to Rp 17,860 billion in 2009, partly attributed to the decline in revenue from scheduled airline services by 9.4% and decline in other income by 5.3%. Meanwhile, revenue from non-scheduled airline services increased by 1% to Rp 2,491 billion in 2009.

Pendapatan Usaha (miliar Rupiah)
Operating Revenue (billion Rupiah)

	2009	2008	Change
- Penumpang Passenger	12.759	14.067	(9,3%)
- Kargo Cargo	839	948	(11,5%)
- Kelebihan Bagasi Excess Baggage	64	75	(14,7%)
- Surat dan Dokumen Mail and Document	37	30	23,3%
Total Penerbangan Berjadwal Scheduled Airline Services	**13.699**	**15.120**	**(9,4%)**
- Haji Hajj	2.340	2.292	2,1%
- Charter	151	175	(13,7%)
Total Penerbangan Borongan Non Scheduled Airline Services	**2.491**	**2.467**	1%
Pendapatan lainnya Other Revenue	1.670	1.763	(5,3%)
Total Pendapatan Usaha Total Operating Revenue	**17.860**	**19.350**	**(7,7%)**

Diskusi & Analisa Manajemen
Management Discussion & Analysis

Penerbangan Berjadwal

Sebagai bisnis inti Perusahaan, pendapatan dari penerbangan berjadwal tetap mendominasi pendapatan usaha Perusahaan, yaitu mencakup 76,7% dari total pendapatan usaha di tahun 2009. Pendapatan ini mengalami penurunan sebesar 9,4% di tahun 2009 menjadi Rp 13.699 miliar, antara lain disebabkan oleh penurunan pendapatan dari penumpang penerbangan berjadwal dari Rp 14.067 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 12.759 miliar di tahun 2009. Turunnya harga avtur dan persaingan yang semakin ketat khususnya di rute penerbangan internasional menyebabkan harga jual tiket rata-rata per kilometer (*passenger yield*) mengalami penurunan yang pada akhirnya menyebabkan pendapatan dari penumpang menurun. Secara total *passenger yield* mengalami penurunan sebesar 19,4% seiring dengan penurunan 25,0% pada *passenger yield* untuk penerbangan internasional di tahun 2009 dan sebesar 14,0% untuk penerbangan domestik.

Scheduled Airline Services

As the Company's main business earner, revenue from scheduled airline services still dominated the Company's operating revenue, representing 76.7% of total operating revenue in 2009. This revenue fell by 9.4% in 2009 to Rp 13,699 billion, partly due to the decline in revenue from passenger of scheduled flight from Rp 14,067 billion in 2008 to Rp 12,759 billion in 2009. The decline in jet fuel prices and tightening competition particularly at international routes caused passenger yield to decline which in turn brought a decline in revenue from passengers. In total, passenger yield dropped by 19.4% in line with the decline of 25.0% in passenger yield for international flights in 2009 and 14.0% for domestic flight.

Kendati demikian, pendapatan dari penumpang penerbangan berjadwal tetap mendominasi pendapatan dari penerbangan berjadwal, yaitu mencakup 93,1%, sementara sisanya berasal dari barang, kelebihan barang serta surat/dokumen.

Regardless of that, revenue from passenger of scheduled airline services still dominated the revenue from scheduled airline services, accounting for 93.1% while the remaining was derived from goods, excess baggage and documents.

Penerbangan Borongan

Pendapatan dari penerbangan borongan yang mencakup layanan penerbangan haji dan *charter* relatif stabil di tahun 2009, yaitu meningkat 1% dari Rp 2.467 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 2.491 miliar di tahun 2009. Pendapatan dari penerbangan haji tetap mendominasi pendapatan dari penerbangan borongan, yaitu mencakup 93,9% dari total pendapatan dari penerbangan borongan.

Non-scheduled Airline Services

Revenue from non-scheduled airline services which consisted of hajj and charter flights were relatively stable at Rp 2,491 billion in 2009, a 1% increase from Rp 2,467 billion in 2008. This revenue from hajj flight still dominated the revenue from non-scheduled airline services, representing 93.9% of total revenue from non-scheduled airline services.

Pendapatan Usaha Lainnya

Pendapatan Usaha lainnya mengalami penurunan sebesar 5,3% dari Rp 1.763 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 1.670 miliar di tahun 2009. Penurunan terbesar ditemui pada jasa-jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat kepada pihak ketiga yang mengalami penurunan sebesar 26,0% menjadi Rp 436,7 miliar. Selain itu, pendapatan dari biro perjalanan juga mengalami penurunan sebesar 23,0% menjadi Rp 256,6 miliar. Kendati demikian, jasa perbaikan pesawat kepada pihak ketiga tetap memberikan kontribusi terbesar terhadap pendapatan usaha lainnya, yaitu mencakup 26,3% dari total pendapatan usaha lainnya di tahun 2009.

Other Operating Revenue

Other operating revenue fell by 5.3% from Rp 1,763 billion in 2008 to Rp 1,670 billion in 2009. The largest drop came from revenue derived from aircraft maintenance and overhaul to third parties which fell by 26.0% to Rp 436.7 billion. In addition, revenue from travel bureaus also declined by 23.0% to Rp 256.6 billion. Despite that, revenue from aircraft maintenance and overhaul to third parties still contributed the highest to other operating revenue, representing 26.3% in 2009.

Beban Usaha

Beban usaha mengalami penurunan sebesar 5,9% dari Rp 17.997 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 16.942 miliar di tahun 2009 antara lain dimungkinkan oleh penurunan sebesar 18,6% pada beban operasional penerbangan menjadi Rp 8.097 miliar. Beban ini menyumbang 47,8% dari total beban usaha. Selain itu, beban pemeliharaan dan perbaikan yang menyumbang 6,4% dari total beban usaha juga mengalami penurunan sebesar 2,9% menjadi Rp 1,076 miliar di tahun 2009. Peningkatan beban usaha terbesar ditemui pada beban pelayanan penumpang, yaitu meningkat sebesar 24,7% menjadi Rp 1.378 miliar di tahun 2009, sejalan dengan komitmen Garuda Indonesia untuk senantiasa meningkatkan layanan yang diberikan kepada penumpang.

Operating Expenses

Operating expenses fell by 5.9% from Rp 17,997 billion in 2008 to Rp 16,942 billion in 2009 enabled by a decline of 18.6% in flight operation expenses to Rp 8,097 billion. Such expenses contributed 47.8% of total operating expenses. In addition, maintenance and overhaul expenses, which contributed 6.4% of total operating expenses also slightly declined by 2.9% to Rp 1.076 billion in 2009. The highest increase in operating expenses stemmed from passenger service expenses, which grew by 24.7% to Rp 1,378 billion in 2009, in line with Garuda Indonesia's commitment to continuously improve its services to passengers.

Beban Usaha (miliar Rupiah)
Operating Expense (billion Rupiah)

	2009	2008	Change
Beban Operasional Penerbangan Flight Operation Expenses			
- Bahan Bakar Fuel	4.984	7.415	(32,8%)
- Sewa dan Charter Pesawat Aircraft Rental and Charter	2.207	1.785	23,6%
- Gaji dan Tunjangan Salaries and Allowances	670	551	21,6%
- Asuransi Insurance	230	188	22,3%
- Lain-lain Others	6	9	(33,3%)
Sub jumlah	**8.097**	**9.948**	**(18,6%)**
Pemeliharaan dan Perbaikan Maintenance and Overhaul	1.076	1.108	(2,9%)
Bandara User Charge and Station	1.421	1.309	8,6%
Pelayanan Penumpang Passenger Service	1.378	1.105	24,7%
Tiket, Penjualan dan Promosi Ticketing, Sales and Promotion	1.636	1.563	4,7%
Administrasi dan Umum General and Administrative	1.247	1.250	(0,2%)
Beban Imbalan Kerja Employee Benefit Expenses	260	197	(32%)
Penyusutan dan Amortisasi Depreciation and Amortization	1.610	1.296	24,2%
Operasional Jaringan Network Operation	70	66	6,1%
Operasional Hotel Hotel Operation	52	45	15,6%
Operasional Transportasi Transportation Operation	95	110	13,6%
Jumlah Total	**16.942**	**17.997**	**(5,9%)**

Beban Operasional Penerbangan

Beban operasional penerbangan tercatat sebesar Rp 8.097 miliar di tahun 2009, mengalami penurunan dibandingkan dengan Rp 9.948 miliar di tahun 2008 akibat perbaikan efisiensi di dalam perusahaan serta penurunan beban bahan bakar sebesar 32,8% dari Rp 7.415 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 4.984 miliar di tahun 2009. Penurunan bahan bakar ini sejalan dengan penurunan harga rata-rata avtur dari USCent 85,95/liter di tahun 2008 menjadi USCent 51,33/liter di tahun 2009. Beban bahan bakar merupakan penyumbang terbesar dari beban operasional penerbangan, yaitu mencakup 61,6% dari total beban operasional penerbangan di tahun 2009. Sementara itu, beban sewa dan *charter* pesawat mengalami peningkatan sebesar 23,6% menjadi Rp 2.207 miliar di tahun 2009 sebagai akibat dari penambahan armada yang dilakukan di tahun 2009.

Flight Operation Expenses

Flight operation expenses were recorded at Rp 8,097 billion in 2009, a decline from Rp 9,948 billion in 2008 as a result of improvement in the Company's efficiency and a decline in fuel expenses of 32.8% from Rp 7,415 billion in 2008 to Rp 4,984 billion in 2009. The decline in fuel expenses was in line with the decline in average cost of jet fuel from USCent 85.95/liter in 2008 to USCent 51.33/liter in 2009. Fuel expenses was the largest contributor to flight operation expenses, accounting for 61.6% of total flight operation expenses in 2009. Meanwhile, aircraft rental and charter expenses grew by 23.6% to Rp 2,207 billion in 2009 as a result of fleet expansion during the year.

Diskusi & Analisa Manajemen
Management Discussion & Analysis

Beban Usaha Lainnya
Beban usaha lainnya terdiri dari beban pemeliharaan dan perbaikan, beban bandara, beban pelayanan penumpang, beban tiket, penjualan dan promosi, beban administrasi dan umum, beban penyusutan & amortisasi, beban operasional jaringan, beban operasional hotel dan lainnya. Berbeda dari beban pelayanan penumpang yang meningkat sebesar 24,7% seiring dengan peningkatan kualitas layanan yang diberikan Perusahaan serta kenaikan jumlah penumpang, beban Pemeliharaan dan Perbaikan mengalami penurunan sebesar 2,9% menjadi Rp 1.076 miliar di tahun 2009. Namun, beban bandara juga meningkat sebesar 8,6%, diikuti oleh beban tiket, penjualan & promosi yang meningkat sebesar 4,7%.

Other Operating expenses
Other operating expenses consisted of maintenance and overhaul expenses, airport expenses, passenger service expenses, ticketing sales and promotion expenses, G&A expenses, depreciation & amortisation expenses, network operation expenses, hotel operation expenses and other expenses. In contrast to passenger service expenses which expanded by 24.7% due to the increase in quality of services provided by the Company as well as the increase in the number of passengers, the maintenance and overhaul expenses fell by 2.9% to Rp 1,076 billion in 2009. However, airport services grew by 8.6% while ticket, sales & promotion expenses increased by 4.7%, respectively.

Laba Usaha
Sebagai akibat dari penurunan pendapatan usaha, laba usaha mengalami penurunan sebesar 32,2% menjadi Rp 918 miliar di tahun 2009. Sebagai akibatnya, marjin laba usaha mengalami penurunan dari 7,0% di tahun 2008 menjadi 5,1% di tahun 2009.

Operating Profit
As a result of the decline in operating revenue, operating profit declined by 32.2% to Rp 918 billion in 2009. Consequently, operating margin dropped from 7.0% in 2008 to 5.1% in 2009.

Penghasilan (Beban) Lain-lain
Perusahaan mencatat penurunan beban lain-lain dari Rp 333 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 55 miliar di tahun 2009. Penurunan beban ini antara lain dimungkinkan oleh keuntungan selisih kurs mata uang asing sebesar Rp 462 miliar di tahun 2009 dibandingkan dengan rugi kurs sebesar Rp 413 miliar di tahun 2008 seiring dengan menguatnya nilai Rupiah terhadap dollar AS. Selain itu, Perusahaan juga mencatat penurunan dalam beban bunga dan keuangan dari Rp 378 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 262 miliar seiring dengan keberhasilan Perusahaan melakukan restrukturisasi hutang dan menurunkan jumlah hutangnya.

Other Operating Income (Expenses)
The Company posted a decline in other expenses from Rp 333 billion in 2008 to Rp 55 billion in 2009. Such decline was particularly supported by gain from foreign exchange of Rp 462 billion in 2009 compared with foreign exchange losses of Rp 413 billion in 2008 following the strengthening of Rupiah against the US dollar. Furthermore, the Company also posted a decline in financial and interest expenses from Rp 378 billion in 2008 to Rp 262 billion in 2009 in line with the successful debt restructuring and lower debt exposure.

Namun, di sisi lain, Perusahaan sesungguhnya mencatat adanya tambahan beban lain-lain terkait dengan penyisihan piutang tak tertagih dan biaya pesangon pegawai. Beban penyisihan piutang lain-lain dan biaya pesangon pegawai tercatat masing-masing sebesar Rp 157 miliar dan Rp 203 miliar di tahun 2009. Biaya pesangon pegawai ini terutama terkait dengan adanya program second career yang ditawarkan kepada karyawan tertentu selama tahun 2009.

On the other hand, however, the Company actually incurred higher other expenses related to the allowance for uncollectible receivables and pension benefits. Allowance for uncollectible receivables was Rp 157 billion while pension benefits reached Rp 203 billion in 2009. This employee pension benefit was particularly related to the second career program offered to selected employees during the year.

Laba Sebelum Pajak
Sebagai akibat dari penurunan beban lain-lain dan peningkatan perolehan laba bersih perusahaan asosiasi dari Rp 9 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 13 miliar di tahun 2009, laba sebelum pajak hanya mengalami penurunan sebesar 14,9% menjadi Rp 876 miliar di tahun 2009.

Profit Before Tax
As a result of the decline in other expenses and increase in net profit from associated companies from Rp 9 billion in 2008 to Rp 13 billion in 2009, profit before tax only fell by 14.9% to Rp 876 billion in 2009.

Laba Bersih

Keberhasilan Perusahaan melakukan restrukturisasi dan menyelesaikan hutang obligasi konversinya kepada Bank Mandiri menyebabkan Perusahaan mencatat keuntungan dari penyelesaian ini sebesar Rp 123,5 miliar yang dicatat sebagai pos luar biasa. Hal ini menyebabkan Perusahaan mencatat peningkatan laba bersih sebesar 4,5% menjadi Rp 1.019 miliar di tahun 2009. Sebagai akibatnya marjin bersih meningkat dari 5,0% di tahun 2008 menjadi 5,7% di tahun 2009.

Net Profit

The success of the Company in conducting debt restructuring and settling its Bank Mandiri's convertible bond enabled it to record a gain from the settlement amounting to Rp 123.5 billion, which was recorded as an extraordinary gain. This led to an increase in net profit by 4.5% to Rp 1,019 billion in 2009. Consequently, net profit margin expanded from 5.0% in 2008 to 5.7% in 2009.

Posisi Keuangan

Aset

Jumlah aset Perusahaan tercatat sebesar Rp 14.802 miliar di tahun 2009, mengalami penurunan sebesar 3,3% seiring dengan penurunan sebesar 8,9% dalam aset lancar dan 0,8% dalam aset tidak lancar.

Aset Lancar

Aset lancar mengalami penurunan sebesar 8,9% menjadi Rp 4.212 miliar di tahun 2009. Penurunan ini terutama disebabkan oleh penurunan kas sebesar 33,8% menjadi Rp 1.722 miliar di tahun 2009 seiring dengan pelunasan hutang serta pembayaran *security deposit* untuk pesawat baru yang akan didatangkan di tahun 2010. Sementara itu jumlah tagihan mengalami peningkatan sebesar 28,2% menjadi Rp 1.067 miliar di tahun 2009 antara lain disebabkan oleh peningkatan tagihan terkait layanan penerbangan haji. Sebagai akibatnya, rasio perputaran piutang mengalami peningkatan dari 15 hari di tahun 2008 menjadi 21 hari.

Aset Tidak Lancar

Aset tidak lancar mengalami penurunan sebesar 0,8% menjadi Rp 10.590 miliar di tahun 2009. Penurunan ini antara lain disebabkan oleh penurunan piutang lain-lain terkait dengan jasa perawatan pesawat yang diberikan kepada pihak ketiga. Jumlah piutang Perusahaan terkait dengan ini adalah USD 33 juta dan Rp 999 juta, namun karena Perusahaan telah membentuk penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 157 miliar per akhir Desember 2009, maka jumlah piutang lain-lain (bersih) tercatat sebesar Rp 161 miliar di akhir tahun 2009, menurun dibandingkan dengan Rp 385 miliar di akhir tahun 2008. Sementara dana perawatan pesawat dan uang jaminan mengalami peningkatan dari Rp 1.191 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 1.642 miliar di tahun 2009, seiring dengan penambahan jumlah armada yang dilakukan oleh Perusahaan di tahun tersebut.

Financial Position

Assets

Total Company's assets were Rp 14,802 billion in 2009, declining by 3.3% in line with the decline of 8.9% in current assets and 0.8% in non-current assets.

Current Assets

Current assets dropped by 8.9% to Rp 4,212 billion in 2009. Such decline was particularly due to the decline in cash by 33.8% to Rp 1,722 billion in 2009 in line with the settlement of debt and the payment of security deposits for new aircraft which will be delivered in 2010. Meanwhile, receivables increased by 28.2% to Rp 1,067 billion in 2009, partly attributed to the increase in receivables related to hajj services. As a result, receivables turnover expanded from 15 days in 2008 to 21 days in 2009.

Non Current Assets

Non current assets fell by 0.8% to Rp 10,590 billion in 2009. Such decline was particularly due to a decline in other receivables related to aircraft maintenance services provided to third parties. Total Company receivables related to this was US$ 33 million and Rp 999 million. However, as the company allocated allowance for doubtful receivables amounted to Rp 157 billion at end December 2009, other receivables (net) reached Rp 161 billion at the end of 2009, a decline from Rp 385 billion at the end of 2008. Meanwhile, funds for aircraft maintenance and guarantee deposits increased from Rp 1,191 billion in 2008 to Rp 1,642 billion in 2009 in line with fleet expansion carried out during the year.

Diskusi & Analisa Manajemen
Management Discussion & Analysis

Kewajiban
Kewajiban lancar mengalami penurunan sebesar 10,4% yoy menjadi Rp 6.348 miliar di tahun 2009 antara lain disebabkan oleh penurunan hutang usaha secara signifikan dari Rp 2.069 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 1.267 miliar di tahun 2009.

Sementara itu, kewajiban tidak lancar mengalami penurunan lebih besar yaitu 23,1% menjadi Rp 5.234 miliar di tahun 2009 yang terutama dipicu oleh penurunan sebesar 14,1% dalam hutang jangka panjang menjadi Rp 3.638 miliar di tahun 2009 dan berhasil diselesaikannya obligasi konversi Perusahaan (dari Rp 1.019 miliar di tahun 2008 menjadi nihil di tahun 2009).

Ekuitas
Ekuitas mengalami peningkatan berarti dari Rp 1.366 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 3.214 miliar di tahun 2009 seiring dengan laba bersih yang diperoleh perusahaan di tahun 2009. Selain itu, modal disetor juga meningkat sebesar Rp 968 miliar di tahun 2009 yang merupakan penyertaan Bank Mandiri terkait dengan penyelesaian hutang Obligasi Konversi kepada Bank Mandiri.

Liabilities
Current liabilities posted a decline of 10.4% to Rp 6,348 billion in 2009, partly due to a substantial decline in trade payables from Rp 2,069 billion in 2008 to Rp 1,267 billion in 2009.

Meanwhile, non current liabilities dropped by 23.1% to Rp 5,234 billion in 2009 particularly due to a decline of 14.1% in long term debt to Rp 3,638 billion in 2009 and successful settlement of the Company's convertible bonds (from Rp1,019 billion in 2008 to none in 2009).

Shareholders Equity
Equity posted a significant increase from Rp 1,366 billion in 2008 to Rp 3,214 billion in 2009 in line with the net profit recorded during the year. Meanwhile, paid up capital also increased by Rp968 billion in 2009, coming from the conversion of Bank Mandiri's Convertible Bonds into equity.

Ikhtisar Neraca (Miliar Rupiah)
Balance Sheets (Billion Rupiah)

	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Aset Assets			
- Aset Lancar Current Assets	4.212	4.626	(8,9%)
- Aset Tidak Lancar Non Current Assets	10.590	10.677	(0,8%)
Jumlah Aset Total Assets	14.802	15.303	(3,3%)
Kewajiban dan Ekuitas Liabilities and Equity			
- Kewajiban Lancar Current Liabilities	6.348	7.085	(10,4%)
- Kewajiban Tidak Lancar Non Current Liabilities	5.234	6.803	(23,1%)
Jumlah Kewajiban Total Liabilities	11.581	13.888	(16,6%)
Hak Minoritas Minority Interest	7	49	(85,7%)
Ekuitas Equity	3.214	1.366	135,2%
Jumlah Kewajiban dan Ekuitas Total Liabilities and Equity	14.802	15.303	(3,3%)

Arus Kas
Pada tanggal 31 Desember 2009, Kas dan Setara Kas tercatat sebesar Rp 1.722 miliar, menurun sebesar 33,8% dibandingkan posisi pada 31 Desember 2008 yang mencapai Rp 2.602 miliar.

Cash Flow
At December 31, 2009, cash and cash equivalents were Rp 1,722 billion, declining by 33.8% compared to that of December 31, 2008 at Rp 2,602 billion.

Arus Kas (Miliar Rupiah)
Cash Flow (Billion Rupiah)

	2009	2008
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi Cash Flow from Operating Activities	1.380	1.770
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi Cash Flow Used in Investment Activities	(1.600)	(1.523)
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Pendanaan Cash Flow Used in Financing Activities	(602)	(687)
Penurunan Bersih Kas dan Setara Kas Decrease in Cash and Cash Equivalents	(882)	(440)
Efek Perubahan Kurs Mata Uang Asing Effect of Foreign Exchange Rate	(57)	72

1. Aktivitas Operasional
   Sumber utama likuiditas Perusahaan adalah dana yang berasal dari kegiatan operasional. Kas yang diperoleh dari aktivitas operasi mengalami penurunan dari Rp 1.770 miliar di tahun 2008 menjadi Rp 1.380 miliar di tahun 2009 seiring dengan penurunan pendapatan usaha Perusahaan. Selain itu penurunan ini juga disebabkan semakin panjangnya jangka waktu perputaran piutang dari hanya 15 hari di tahun 2008 menjadi 21 hari di tahun 2009.

2. Aktivitas Investasi
   Seiring dengan ekspansi Perusahaan, arus kas yang digunakan untuk kegiatan investasi mencapai Rp 1.600 miliar di tahun 2009. Besarnya dana investasi terutama terkait dengan pembayaran uang muka pembelian pesawat, dana pemeliharaan pesawat dan untuk perolehan aset tetap. Sementara itu, Perusahaan juga menerima pengembalian uang muka pembelian pesawat dan pengembalian dana pemeliharaan pesawat.

3. Aktivitas Pendanaan
   Selama tahun 2009 Perusahaan melakukan pembayaran hutang jangka panjang sebesar Rp 851 miliar. Namun di sisi lain, Perusahaan memperoleh pinjaman jangka pendek sejumlah Rp 209 miliar. Secara neto, jumlah kas yang dikeluarkan untuk mendukung aktivitas pendanaan tercatat sebesar Rp 602 miliar di tahun 2009.

1. Operational Activities
   The main source of the Company's liquidity is funds obtained from operational activities. Cash obtained from operational activities fell from Rp 1,770 billion in 2008 to Rp 1,380 billion in 2009 in line with the decline in operating revenue. In addition, this decline was also due to higher receivable turnover from only 15 days in 2008 to 21 days in 2009.

2. Investment Activities
   In line with the Company's expansion, cash utilized for investment activities reached Rp1,600 billion in 2009. Such high investment funding was allocated to pay the down payment for aircraft purchases, aircraft maintenance and fixed assets acquisition. Meanwhile, the Company also received returnable funds from the previous down payment of aircraft purchases and returnable funds from aircraft maintenance.

3. Financing Activities
   During 2009, the Company paid long term debt amounting to Rp 851 billion. On the other hand, the Company obtained short term funding amounting to Rp 209 billion. Total net cash disbursed to support funding activities was Rp 602 billion in 2009.

Diskusi & Analisa Manajemen
Management Discussion & Analysis

Aspek Keuangan Lainnya

Restrukturisasi Hutang

Perusahaan melanjutkan restrukturisasi hutangnya di tahun 2009. Berikut adalah resrukturisasi hutang perusahaan yang dilakukan sepanjang tahun 2009.

1. Pertamina
   Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, Pertamina setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan atas pembelian avtur sejumlah USD 76,5 juta atau setara dengan Rp 712 miliar menjadi pinjaman jangka panjang.

2. Angkasa Pura II
   Berdasarkan perjanjian konversi hutang menjadi pinjaman pemegang saham tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan sejumlah USD 21 juta atau setara Rp 196 miliar menjadi pinjaman jangka panjang.

3. Angkasa Pura I
   Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan sejumlah USD 8,9 juta atau setara dengan Rp 91 miliar menjadi pinjaman jangka panjang.

4. Obligasi Konversi
   Pada bulan Desember 2009 Bank Mandiri dan Perusahaan menyetujui restrukturisasi dan penyelesaian Obligasi Wajib Konversi dengan ketentuan (1) pembayaran tunai sebesar 5% dari pokok atau sebesar Rp 51 miliar dan (2) Sisanya sebesar 95% dari pokok atau setara Rp 968 miliar dikonversi menjadi saham perusahaan. Perusahaan memperoleh keuntungan dari penyelesaian ini sebesar Rp 124 miliar.

Kebijakan Investasi

Dalam melakukan penambahan armada, Garuda Indonesia menganut kebijakan "*Sale and Lease Back*" di tahun 2009, dimana pendanaan pembelian pesawat tersebut antara lain berasal dari Dubai Aerospace Enterpise dan Mitsubishi Corporation. Dengan demikian, armada baru ini tidak dicatat sebagai aset dan Garuda Indonesia mengakui adanya biaya sewa terkait dengan armada baru ini. Namun, di sisi lain, Perusahaan mengeluarkan dana pemeliharaan pesawat sebesar Rp 630 miliar dan *refurbishment* pesawat Airbus 330-300 sebesar Rp 301 miliar, yang sesungguhnya merupakan investasi penting untuk menunjang kinerja Perusahaan.

Other Financial Aspects

Debt Restructuring

The company continued its debt restructuring in 2009. Below is the debt restructuring carried out throughout the year 2009.

1. Pertamina
   Based on agreement dated October 19, 2009, Pertamina agreed to convert the Company's trade payable for fuel purchase transactions amounting to US$ 76.5 million, equivalent to Rp 712 billion into a long term loan.

2. Angkasa Pura II
   Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) agreed to convert the Company's trade payable amounting to US$21 million, equivalent to Rp 196 billion, into a long term loan.

3. Angkasa Pura I
   Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura I agreed to convert the Company's trade payable amounting to USD8.9 million or equivalent to Rp 91 billion, into a long term loan.

4. Convertible Bonds
   On December 2009, Bank Mandiri and the Company agreed to restructure and settle the Mandatory Convertible Bonds as follows: (1) Cash payment of 5% of the principal, equivalent to Rp 51 billion, and (2) The remaining 95% of the principal of Rp 968 billion is converted into Company shares. The Company booked gain from the settlement amounting to Rp 124 billion.

Investment Policy

In expanding its fleet, Garuda Indonesia adopted "Sale and Lease Back" policy in 2009, whereby financing for the aircraft purchases was obtained from Dubai Aerospace Enterprise and Mitsubishi Corporation. Consequently, this new fleet would not be recorded as assets and Garuda Indonesia recognized leasing expenses related to this transaction accordingly. On the other hand, the Company disbursed funds for aircraft maintenance amounting to Rp 630 billion and Rp 301 billion for refurbishment of Airbus 330-300, which were undeniably important investments to support the Company's performance.

Sementara itu, di bidang Teknologi Informasi, Perusahaan menganut kebijakan sewa sehingga Perusahaan tidak mengeluarkan biaya investasi yang besar di bidang ini. Investasi di bidang Teknologi Informasi lebih banyak dilakukan di anak perusahaan, yaitu PT Aero Systems Indonesia.

Meanwhile, in the area of Information Technology, the Company adopted a leasing policy, hence, it did not spend substantial investment costs related to this transaction. Investment in Information Technology was mostly incurred at its subsidiary, PT Aero Systems Indonesia.

Investasi (Juta Rupiah)
Investments (Million Rupiah)

Uraian Description	2009	2008	Pertumbuhan Growth
Peralatan Pesawat Flight Equipment	180.035	197.827	(0,09%)
Alat Bantu dan Peralatan Darat Ground Property & Equipment	76.598	28.459	1,69%
Peralatan Kantor & Alat Bantu Kantor Furniture, Fixtures & Office Equipment	41.282	25.481	0,62%
Teknologi Informasi Information Technology	34.076	22.862	0,49%
Bangunan Building	91.297	36.644	1,49%
Tanah Land	1.854	4.032	(0,54%)
Dana Pemeliharaan Pesawat Aircraft Maintenance Fund	630.482	335.383	0,88%
Refurbishment A-330	301.535	0	NA
Jumlah Total	**1.357.159**	**650.689**	**1,09%**

Kebijakan Dividen

Kebijakan dividen Perusahaan adalah untuk membagikan dividen setidaknya sekali setahun kecuali diputuskan lain dalam RUPS. Namun mengingat kondisi keuangan Perusahaan yang masih memiliki posisi akumulasi rugi sebesar Rp 7.439 miliar per akhir Desember 2009, maka selama 6 tahun terakhir belum ada pembayaran dividen.

Dividend Policy

It is the Company's policy to distribute dividends at least once a year, unless decided otherwise by the AGM. However, considering the financial position of the Company, which still had accumulated losses of Rp 7,439 billion per December 2009, the Company has not distributed dividends for the last 6 years.

Informasi dan Fakta Material yang Terjadi Setelah Tanggal Laporan Akuntan

Setelah tanggal diterbitkan laporan keuangan audit Perusahaan terdapat beberapa hal yang wajib diungkapkan:

1. Pada tanggal 21 Januari 2010, Perusahaan membeli kembali FRN dengan nilai nominal USD 40 juta dan Rp 37 miliar dengan harga pembelian masing-masing sebesar USD 22 juta dan Rp 23 miliar. Sesuai dengan akta perubahan dan penyajian kembali tertanggal 21 Januari 2010, FRN yang belum dilunasi masing-masing sebesar USD 75 juta dan Rp 108 miliar yang telah direstrukturisasi dan jatuh tempo pada tahun 2018.
2. Pada bulan Pebruari, Maret dan April 2010, sebanyak empat pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa beli telah dikirim. Harga jual yang disepakati sebesar USD 178 juta dan akan disewa selama 12 tahun.

Subsequent Information and Events

After the publication of the Company's audited financial statements, the following matters should be disclosed:

1. On January 21, 2010, the Company repurchased its FRN amounting to US$ 40 million and Rp 37 billion at US$ 22 million and Rp 23 billion, respectively. Based on the Deed of Amendment and Restatement dated January 21, 2010, unpaid FRN was US$ 75 million and Rp 108 billion, which had been restructured and will be due in 2018.

2. On February, March and April 2010, four Boeing 737-800 engaged in the sale and lease back agreement were delivered. The agreed selling price was US$178 million and will be leased for 12 years.

3. Pada tanggal 8 April 2010, Perusahaan telah menerima pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara No. 460/KPPU-TP-PP/2010 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) terkait dugaan pelanggaran diskriminasi pelaku usaha pada persetujuan perpanjangan *give away* haji tahun 2009/2010 dan tahun 2010/2011. Namun demikian, sampai dengan tanggal diterbitkannya laporan keuangan, perkara tersebut masih dalam tahap pemeriksaan perkara di KPPU.

3. On April 8, 2010, the Company received notification of initial investigation No. 460/KPPU-TP-PP/2010 from National Commission on Anti Monopoly (KPPU) related to allegation of business preferential practices concerning the extension of give away hajj for the year 2009/2010 and 2010/2011. However until the publication of this financial statement, such case was still in the investigation stage at KPPU.

Informasi Material
Segala informasi material terkait dengan investasi, restrukturisasi hutang atau transaksi yang mengandung benturan kepentingan dan sifat transaksi dengan pihak afiliasi telah diungkapkan dalam laporan keuangan audit yang ada dalam Laporan Tahunan ini.

Material Information
All material information related to investment, debt restructuring or conflict of interest transactions and the nature of any transactions with affiliated parties have been disclosed in the audited financial statements in this Annual Report.

Pengaruh Perubahan Peraturan Pemerintah
Tidak ada perubahan peraturan perundang-undangan yang berpengaruh signifikan terhadap Perusahaan dan berdampak langsung terhadap laporan keuangan.

Impact of Changes in Government Regulations
There were no changes in the laws and regulations that have had a significant impact on the Company or directly impacted its financial statements.

Pengaruh Perubahan Kebijakan Akuntansi
Di tahun 2009 Perusahaan melakukan beberapa penyesuaian yang diperlukan terhadap laporan keuangan tahun 2008 agar sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan praktek akuntansi industri penerbangan yang mengacu pada revisi AICPA *Airline Industry Guide*. Penyesuaian tersebut mencakup hal-hal sebagai berikut:

Changes in Accounting Policy
In 2009, the Company made some adjustments to the 2008 financial statements to conform with the accounting principles generally accepted in Indonesia and accounting practices for the airline industry which referred to AICPA Airline Industry Guide. Such adjustments covers the following:

- **Biaya *Overhaul Engine* dan *Airframe***
  Berdasarkan perlakuan akuntansi lama, sesuai dengan rekomendasi AICPA *Industry Audit Guide*, *Audit of Airlines*, biaya overhaul diakui dengan menggunakan metode akrual. Dengan metode ini, biaya overhaul diakui berdasarkan jam terbang yang digunakan. Sementara itu berdasarkan perlakuan akuntansi baru, *Industry Audit Guide* mengeluarkan revisi dengan tidak memperkenankan metode *accrual* karena tidak sesuai dengan prinsip pengakuan kewajiban. Dalam metode baru, biaya *overhaul* dikapitalisasi pada saat terjadinya (saat *overhaul* dilakukan) karena biaya tersebut mempunyai manfaat ekonomis di masa depan dan jumlahnya dapat diukur secara andal serta disusutkan selama masa manfaat hingga *overhaul* berikutnya.

- **Overhaul Engine and Airframe Expenses**
  Based on previous accounting standard, in accordance with AICPA recommendation Industry Audit Guide, Audit of Airlines, overhaul expenses is recognized using accrual method. Under this method, overhaul expenses is recognized based on utilized flying hours. Meanwhile, based on the new accounting standard, Industry Audit Guide issued a revision which disallowed the use of accrual method for it does not conform with the liabilities recognition principle. Under the new method, overhaul expenses is capitalized when occurred as such expenses have economic value in the future and the amount can be measured precisely and amortized during the usable life until the next overhaul period.

- ***Operating Lease* dengan Persyaratan *Return Condition***
  Sebagian besar perjanjian *operating lease* (pesawat) Garuda Indonesia mensyaratkan *minimum performance* tertentu dari pesawat pada saat pesawat tersebut dikembalikan pada akhir masa sewa (*return condition*): *Minimum available hours* untuk *engine*; *Fresh from* C-check untuk *Airframe*; dan *One-off return cost* (*cabin* dan *repainting*, seperti saat diterima awal). Dengan persyaratan ini, Garuda Indonesia mempunyai *contractual obligation* yang harus diakui sebagai kewajiban (PSAK 57) pada saat komponen pesawat tidak lagi memenuhi *minimum performance* yang disyaratkan dalam perjanjian, sebesar estimasi biaya minimum untuk "*return condition*" tersebut. Pengakuan awal kewajiban ini menimbulkan pengakuan aset dimana Garuda Indonesia memperoleh manfaat di masa datang (paragraph 7 PSAK 16) yang diperoleh melalui pengoperasian pesawat dan disusutkan hingga saat "*heavy maintenance*" berikutnya. Pada tahun 2008 dan sebelumnya, Garuda Indonesia belum mengakui kewajiban atas *return condition*.

- **Operating Lease with Return Condition Requirement**
  The majority of operating lease agreements (aircraft) of Garuda Indonesia requires minimum performance of the aircraft when the aircraft is returned at the end of the leasing period: Minimum available hours for the engine; Fresh from C-check for the Airframe; and a One-off return cost (cabin and repainting, the same condition as when the aircraft arrived). With this requirement, Garuda Indonesia has a contractual obligation which has to be recognized as a liability (PSAK 57) when the aircraft no longer fulfills the minimum performance required under the agreement, which amounted to minimum cost for such "return condition". Early recognition of this liabilities caused an asset recognition which lead to a benefit in the future (paragraph 7 PSAK 16) which is obtained through the operation of the aircraft and is depreciated until the next period of heavy maintenance. In 2008 and before, Garuda has not recognized liabilities for such return condition.

- ***Maintenance Reserve* atau *Supplemental Rent***
  Perjanjian leasing mensyaratkan Garuda Indonesia membayar tambahan sewa (*supplemental rent*) kepada *lessor* untuk antisipasi "*heavy maintenance*" di masa datang. Garuda Indonesia dapat mengklaim biaya perbaikan pesawat pada saat "*heavy maintenance*" dilakukan melalui mekanisme "*reimbursement*". Dengan ketentuan ini, maka pembayaran supplemental rent harus diakui sebagai aset ("*deposits atau pre-payment*") karena akan di-*recover* dari *lessor* dan tidak diakui sebagai beban sewa. Dalam PSAK 30 (revisi 2007), paragraph 30 disebutkan bahwa pembayaran sewa tidak termasuk biaya jasa seperti biaya asuransi dan pemeliharaan. Pada tahun 2008 dan sebelumnya, Garuda Indonesia mencatat *supplemental rent* sebagai beban sewa.

- **Maintenance Reserve or Supplemental Rent**
  The leasing agreement requires Garuda Indonesia to pay supplemental rent to lessor to anticipate "heavy maintenance" in the future. Garuda Indonesia may claim maintenance expenses when heavy maintenance occurred through a reimbursement mechanism. Under this regulation, the payment of supplemental rent has to be recognized as an assets (deposits or pre-payment) as it will be recovered from lessor and is not recognized as a rental expense. PSAK 30 (revised 2007), paragraph 30 stated that the rental payment does not include service fees like insurance and maintenance fees. In 2008 and before, Garuda Indonesia recorded supplemental rent under rental expenses.

- ***Customer Loyalty Program***
  Garuda Indonesia belum mengakui estimasi kewajiban untuk program Garuda Frequent Flyer sesuai PSAK 57 dan ISAK 10 dalam laporan keuangan tahun 2008 dan sebelumnya.

- **Customer Loyalty Program**
  Garuda Indonesia has not recognized estimated liabilities for the Garuda Frequent Flyer in program accordance with PSAK 59 and ISAK 10 for its 2008 financial year and before.

- **Imbalan Kerja (*Employee Benefit*) – Program Masa Persiapan Pensiun (MPP)**
  Dalam laporan keuangan tahun 2008 dan sebelumnya, Garuda Indonesia belum mengakui estimasi kewajiban atas program MPP sesuai PSAK 24 (revisi 2004).

- **Employee Benefit – Pension Plan**
  In financial statement year 2008 and before, Garuda Indonesia did not recognize the liabilities estimation on MPP program in accordance to PSAK 24 (revised 2004).

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

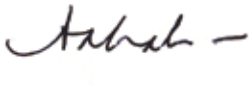
Responsibility for Annual Reporting

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero), dan telah disetujui oleh Dewan Komisaris dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.

This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management of PT Garuda Indonesia (Persero), and has been approved by the members of the Board of Commissioners whose signatures appear below.

Dewan Komisaris
Board of Commissioners

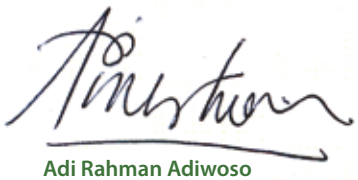
Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner



Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Abdulgani
Komisaris
Commissioner

Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner



Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

Tanggung Jawab Pelaporan Tahunan

Responsibility for Annual Reporting

Laporan Tahunan ini, berikut laporan keuangan dan informasi terkait lainnya, merupakan tanggung jawab Manajemen PT Garuda Indonesia (Persero), dan telah disetujui oleh Direksi dengan membubuhkan tanda tangannya di bawah ini.

This Annual Report, along with the accompanying financial statements and other related information, is the responsibility of the Management of PT Garuda Indonesia (Persero), and has been approved by the members of the Board of Directors whose signatures appear below.

Direksi
Board of Directors

Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Eddy Porwanto
Direktur Keuangan
EVP Financial Services & Group CFO

Achirina
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital &
Corporate Support Services

Elisa Lumbantoruan
Direktur Strategi & TI
EVP Corporate Strategy & IT Services

Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial Services

Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance Services

Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations Services

Laporan Keuangan Konsolidasi

Consolidated Financial Report

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
Laporan Auditor Independen
dan
Laporan Keuangan Konsolidasi
Untuk Tahun-tahun yang Berakhir
31 Desember 2009 dan 2008

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
Independent Auditor's Report
and
Consolidated Financial Statements
For the Years Ended
December 31, 2009 dan 2008

Garuda Indonesia

SURAT PERNYATAAN DIREKSI
TENTANG TANGGUNG JAWAB
ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
YANG BERAKHIR 31 DESEMBER 2009, DAN 2008
SERTA LAPORAN LABA RUGI, PERUBAHAN EKUITAS
DAN ARUS KAS KONSOLIDASI UNTUK TAHUN-TAHUN
YANG BERAKHIR PADA TANGGAL TERSEBUT

DIRECTOR'S STATEMENT LETTER
RELATING TO THE RESPONSIBILITY ON THE
CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
FOR DECEMBER 31, 2009 AND 2008,
AND RELATED PROFIT AND LOSS,
CHANGES IN EQUITY AND CASH FLOWS
FOR YEARS THEN ENDED

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN/
PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES

Kami yang bertanda tangan di bawah ini/ *We the undersigned:*

1. Nama/ *Name* : Emirsyah Satar
   Alamat kantor/ *Office address* : Garuda Indonesia Building
   Jalan Kebon Sirih No. 44
   Jakarta 10110 Indonesia
   Alamat domisili sesuai KTP atau kartu indentitas lain/ *Domicile as stated in ID card* : Jl. Mutiara Blok A29 RT009/RW09
   Kelurahan Grogol Utara – Kecamatan Kebayoran Lama
   Jakarta Selatan
   Nomor telepon/ *Phone number* : +62-21-55915671
   Jabatan/ *Position* : Direktur Utama/*President & CEO*

2. Nama/ *Name* : Eddy Porwanto
   Alamat kantor/ *Office address* : Garuda Indonesia Building
   Jalan Kebon Sirih No. 44
   Jakarta 10110 Indonesia
   Alamat domisili sesuai KTP atau kartu indentitas lain/ *Domicile as stated in ID card* : Graha Family Blok FF – 48 RT06/RW03
   Kelurahan Babatan Kecamatan Wiyung
   Surabaya 60227
   Nomor telepon/ *Phone number* : +62-21-55915657
   Jabatan/ *Position* : Direktur Keuangan/ *EVP Financial Services & Group CFO*

menyatakan bahwa/ *state that:*

1. Bertanggung jawab atas penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi;
2. Laporan keuangan konsolidasi telah disusun dan disajikan sesuai dengan prinsip akuntasi yang berlaku;
3. a. Semua informasi dalam laporan keuangan konsolidasi dan informasi tambahan telah dimuat secara lengkap dan benar;
   b. Laporan keuangan konsolidasi dan informasi tambahan tidak mengandung informasi atau fakta material yang tidak benar; dan tidak menghilangkan informasi atau fakta material;
4. Bertanggung jawab atas sistem pengendalian interen dalam Perusahaan.

1. Responsible for the preparation and presentation of the consolidated financial statements;
2. The consolidated financial statements have been prepared and presented in accordance with generally accepted accounting principles;
3. a. All information contained in the consolidated financial statements and supplementary information is complete and correct;
   b. The consolidated financial statements and supplementary information do not contain misleading material information or facts, and do not omit material information and facts;
4. Responsible for the Company's internal control system.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya.

This statement letter is made truthfully.

Jakarta, 30 April / *April 30*, 2010

METERAI TEMPEL C83CCAAF083368724 ENAM RIBU RUPIAH 6000 DJP

Emirsyah Satar
Direktur Utama/
President & CEO

Eddy Porwanto
Direktur Keuangan/
EVP Financial Services & Group CFO

Deloitte.

Osman Bing Satrio & Rekan
Registered Public Accountants
License No. KMK No. 758/KM.1/2007
Wisma Antara 12th Floor
Jl. Medan Merdeka Selatan No. 17
Jakarta 10110
Indonesia

Tel : +62 21 2312879, 2312955, 2312381
Fax : +62 21 3840387, 2313325
E-mail: iddtt@deloitte.com
www.deloitte.com

Laporan Auditor Independen

No. GA110 0397 GIA FAN

Pemegang Saham, Dewan Komisaris dan Direksi

PT. Garuda Indonesia (Persero)

Kami telah mengaudit neraca konsolidasi PT. Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan tanggal 31 Desember 2009, serta laporan laba rugi, perubahan ekuitas dan arus kas konsolidasi untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut. Kami juga melakukan pengujian atas kepatuhan Perusahaan dan anak perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan tertentu dan sistem pengendalian intern. Laporan keuangan konsolidasi, kepatuhan Perusahaan dan anak perusahaan terhadap peraturan perundang-undangan dan sistem pengendalian intern adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Tanggung jawab kami terletak pada pernyataan pendapat atas laporan keuangan, kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan dan sistem pengendalian intern berdasarkan audit kami. Laporan keuangan konsolidasi PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2008 diaudit oleh auditor independen lain yang laporannya tertanggal 31 Maret 2009, kecuali Catatan 4 atas laporan keuangan konsolidasi tersebut bertanggal 29 April 2010, berisi pendapat wajar tanpa pengecualian atas laporan keuangan tersebut dengan paragraph penjelasan mengenai: penyajian kembali laporan keuangan konsolidasi sebagaimana dijelaskan dalam Catatan 51 atas laporan keuangan konsolidasi; status penyelesaian piutang dari PT Merpati Nusantara Airlines; pelunasan pinjaman kepada PT Bank Negara Indonesia Tbk dan Export Development Canada, pengajuan restrukturisasi hutang yang meliputi Floating Rate Notes, fasilitas pinjaman sindikasi berjangka tanpa jaminan dari Bank Mandiri, kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies dan bank komersial lain; serta belum dikonversikannya obligasi konversi yang diterbitkan oleh Bank Mandiri menjadi saham Perusahaan meskipun periode perpanjangan masa konversi telah berakhir dan; kemampuan Perusahaan untuk mempertahankan kelangsungan usaha.

Kami melaksanakan audit berdasarkan standar auditing yang ditetapkan Institut Akuntan Publik Indonesia dan Standar Pemeriksaan Keuangan Negara yang diterbitkan oleh Badan Pemeriksa Keuangan Republik Indonesia. Standar tersebut mengharuskan kami merencanakan dan melaksanakan audit agar kami memperoleh keyakinan memadai bahwa laporan keuangan bebas dari salah saji material. Suatu audit meliputi pemeriksaan, atas dasar pengujian, bukti-bukti yang mendukung jumlah-jumlah dan pengungkapan dalam laporan keuangan. Audit juga meliputi penilaian atas prinsip akuntansi yang digunakan dan estimasi

Independent Auditors' Report

No. GA110 0397 GIA FAN

The Stockholders, Boards of Commissioners and Directors
PT. Garuda Indonesia (Persero)

We have audited the accompanying consolidated balance sheet of PT. Garuda Indonesia (Persero) and its subsidiaries as of December 31, 2009, and the related consolidated statements of income, changes in equity, and cash flows for the year then ended. We also have performed tests of the Company and its subsidiaries' compliance to certain regulations and internal control system. The consolidated financial statements and the Company and its subsidiaries' compliance to such regulations and internal control system are the responsibility of the Company's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements and to the Company and its subsidiaries' compliance to such regulations and internal control system based on our audit. The consolidated financial statements of PT Garuda Indonesia (Persero) and its subsidiaries for the year ended December 31, 2008, were audited by other independent auditors whose report dated March 31, 2009, except for Note 4 to those consolidated financial statements, as to which the date is April 29, 2010, expressed an unqualified opinion on those statements with explanatory paragraphs in relation to: the restatement of the consolidated financial statements as disclosed in Note 51 to the consolidated financial statements; the status of receivable from PT Merpati Nusantara Airlines; the settlement of loan to PT Bank Negara Indonesia Tbk and Export Development Canada; the proposed debt restructuring which include Floating Rate Notes, non-collateral syndicated loan of Bank Mandiri, European Export Credit Agencies and other commercial banks; the conversion status of the convertible bonds issued to Bank Mandiri wherein the conversion into the Company's shares has not yet been realized although the extension period had passed and; the Company's ability to continue as a going concern.

We conducted our audit in accordance with auditing standard established by the Indonesian Institute of Certified Public Accountants and the State Financial Auditing Standards issued by The Audit Board of the Republic of Indonesia. Those standards require that we plan and perform the audit to obtain reasonable assurance about whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management,

Deloitte refers to one or more of Deloitte Touche Tohmatsu, a Swiss Verein, and its network of member firms,each of which is a legally separate and independent entity.
Please see www.deloitte.com/id/about for a detailed description of the legal structure of Deloitte Touche Tohmatsu and its member firms.

Member of Deloitte Touche Tohmatsu

signifikan yang dibuat oleh manajemen, serta penilaian terhadap penyajian laporan keuangan secara keseluruhan. Selain itu, audit mencakup pengujian atas kepatuhan Perusahaan dan anak perusahaan terhadap kontrak, persyaratan bantuan dan pasal-pasal tertentu peraturan perundang-undangan serta kepatuhan terhadap sistem pengendalian intern. Kami yakin bahwa audit kami memberikan dasar memadai untuk menyatakan pendapat.

as well as evaluating the overall financial statement presentation. In addition, the audit includes test of the Company and its subsidiaries' compliance with certain provisions of laws, regulations, contracts and grants, and internal control system. We believe that our audit provide a reasonable basis for our opinion.

Menurut pendapat kami, laporan keuangan konsolidasi yang kami sebut di atas menyajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, posisi keuangan PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan tanggal 31 Desember 2009, dan hasil usaha, serta arus kas untuk tahun yang berakhir pada tanggal tersebut sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

In our opinion, the consolidated financial statements referred to above present fairly, in all material respects, the financial position of PT Garuda Indonesia (Persero) and its subsidiaries as of December 31, 2009, and the results of their operations and their cash flows for the year then ended in conformity with accounting principles generally accepted in Indonesia.

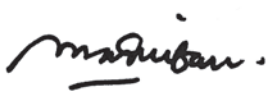
Audit kami laksanakan dengan tujuan untuk menyatakan pendapat atas laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Informasi tambahan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2009 terlampir disajikan untuk tujuan analisis tambahan, terhadap laporan keuangan konsolidasi dan bukan ditujukan untuk menyajikan posisi keuangan, hasil usaha, dan arus kas induk perusahaan sebagai unit usaha yang terpisah, dan bukan merupakan bagian yang diharuskan dari laporan keuangan konsolidasi. Informasi tambahan tersebut adalah tanggung jawab manajemen Perusahaan. Informasi tersebut telah menjadi obyek prosedur audit yang kami terapkan dalam audit atas laporan keuangan konsolidasi, dan menurut pendapat kami, disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan. Informasi tambahan untuk tahun yang berakhir 31 Desember 2008 telah menjadi objek prosedur audit oleh auditor independen lain dalam laporannya berisi pendapat bahwa informasi tambahan tersebut disajikan secara wajar, dalam semua hal yang material, berkaitan dengan laporan keuangan konsolidasi secara keseluruhan.

Our audit was conducted for the purpose of forming an opinion on the basic consolidated financial statements taken as a whole. The accompanying supplementary information for the year ended December 31, 2009 is presented for the purpose of additional analysis of the basic consolidated financial statements rather than to present the financial position, results of operations, and cash flows of the parent as a separate entity, and is not a required part of the basic consolidated financial statements. Such supplementary information is the responsibility of the Company's management. Such information has been subjected to the auditing procedures applied in our audit of the basic consolidated financial statements and, in our opinion, is fairly stated, in all material respects, when considered in relation to the basic consolidated financial statements taken as a whole. The supplementary information for the year ended December 31, 2008 was subjected to auditing procedures by other auditors whose report, referred to above, stated that such information was fairly stated, in all material respects, when considered in relation to the basic consolidated financial statements as a whole.

Laporan kepatuhan terhadap peraturan perundangan dan laporan sistem pengendalian intern PT Garuda Indonesia (Persero) dan anak perusahaan, kami sampaikan secara terpisah kepada manajemen dalam laporan kami No. SR 110 0048 GIA FAN dan No. SR 110 0049 GIA FAN tanggal 30 April 2010.

Our reports relating to compliance of PT Garuda Indonesia (Persero) and its subsidiaries to certain regulations and internal control, are submitted separately to the management in our reports No. SR 110 0048 GIA FAN and No. SR 110 0049 GIA FAN dated April 30, 2010.

OSMAN BING SATRIO & REKAN



Muhammad Irfan
Izin/ *License* No. 03.1.0856

30 April/ *April 30*, 2010

The accompanying consolidated financial statements are not intended to present the financial position, results of operations, and cash flows in accordance with accounting principles and practices generally accepted in countries and jurisdictions other than those in Indonesia. The standards, procedures and practices to audit such financial statements are those generally accepted and applied in Indonesia.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008

	2009 Rp	Catatan/ *Notes*	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
ASET				ASSETS
ASET LANCAR				CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	1.722.491.504.933	3g,4	2.601.788.985.919	Cash and cash equivalents
Investasi jangka pendek	11.000.000.000	3h,5	14.600.000.000	Short-term investments
Piutang usaha		3j,6		Trade accounts receivable
Pihak hubungan istimewa	16.800.344.951	3f,44	14.441.722.512	Related parties
Pihak ketiga - setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 300.987.097.923 tahun 2009 dan Rp 319.813.484.264 tahun 2008	1.049.809.886.779		817.391.352.689	Third parties - net of allowance for doubtful accounts of Rp 300,987,097,923 in 2009 and Rp 319,813,484,264 in 2008
Piutang lain-lain	15.797.503.450	3j,7	66.138.049.119	Other accounts receivable
Persediaan	618.117.614.050	3k,8	516.171.992.253	Inventories
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	643.073.930.815	3l,9	548.971.641.603	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka	135.438.158.835	3x,10	46.940.954.814	Prepaid taxes
Jumlah Aset Lancar	4.212.528.943.813		4.626.444.698.909	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR				NONCURRENT ASSETS
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	1.641.837.903.955	3q,11	1.191.229.965.063	Maintenance reserve fund and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	1.791.135.962.976	12	1.901.609.279.220	Advances for purchase of aircraft
Aset pajak tangguhan	53.906.113.305	3x,43	60.145.710.019	Deferred tax assets
Investasi saham	213.853.933.744	3h,13	205.566.587.099	Investments in shares of stock
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 7.866.805.724.244 tahun 2009 dan Rp 6.923.184.540.305 tahun 2008	6.374.882.265.648	3n,3o,14	6.552.911.158.504	Property and equipment - net of accumulated depreciation of Rp 7,866,805,724,244 in 2009 and Rp 6,923,184,540,305 in 2008
Properti Investasi	170.997.091.579	3m,15	176.905.210.500	Investments property
Beban tangguhan	20.607.086.572	3r,16	23.989.504.081	Deferred charges
Aset lain-lain	322.673.935.636	3d,17	565.029.290.097	Other assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	10.589.894.293.415		10.677.386.704.583	Total Noncurrent Assets
JUMLAH ASET	14.802.423.237.228		15.303.831.403.492	TOTAL ASSETS

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
NERACA KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008 - Lanjutan

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008 - Continued

	2009	Catatan/ *Notes*	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*	
	Rp		Rp	
KEWAJIBAN DAN EKUITAS				LIABILITIES AND EQUITY
KEWAJIBAN LANCAR				CURRENT LIABILITIES
Hutang bank	218.634.569.901	18	10.000.374.190	Bank loans
Hutang usaha		19		Trade accounts payable
Pihak hubungan istimewa	48.754.066.876		68.931.330.601	Related parties
Pihak ketiga	1.218.182.894.813		2.000.596.742.329	Third parties
Hutang lain-lain	261.995.310.407	20	232.916.627.843	Other accounts payable
Hutang pajak	75.814.553.473	3x,21	80.056.356.661	Taxes payable
Biaya masih harus dibayar	1.379.303.983.962	22	1.378.339.878.594	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	564.416.807.990	3s,3t,23	717.132.149.709	Unearned revenues
Uang muka diterima	48.945.872.196		92.280.137.265	Advances received
Hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun				Current maturities of long term liabilities
Pinjaman jangka panjang	1.285.737.277.610	24	1.436.331.958.647	Long-term loans
Hutang sewa pembiayaan	850.525.703.696	3p,25	786.388.714.731	Lease liabilities
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	395.366.505.884	3w,27	282.180.009.798	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Jumlah Kewajiban Lancar	6.347.677.546.808		7.085.154.280.368	Total Current Liabilities
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR				NONCURRENT LIABILITIES
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian jatuh tempo dalam satu tahun				Noncurrent maturities of long-term liabilities
Pinjaman jangka panjang	1.015.868.855.215	24	35.214.486.204	Long-term loans
Hutang sewa pembiayaan	2.366.768.202.502	3p,25	3.747.805.135.412	Lease liabilities
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	255.331.459.294	3w,27	450.119.018.118	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Obligasi konversi	-	29	1.018.809.000.000	Convertible bonds
Kewajiban pajak tangguhan	261.422.388.901	3x,43	391.243.021.352	Deferred tax liabilities
Kewajiban imbalan pasca kerja	1.257.551.015.829	3u,28	1.129.236.227.586	Post-employment benefits obligation
Kewajiban tidak lancar lain	76.780.192.070	26	30.269.413.421	Other noncurrent liabilities
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	5.233.722.113.811		6.802.696.302.093	Total Noncurrent Liabilities
HAK MINORITAS	6.952.962.208	3b,30	49.445.695.768	MINORITY INTEREST
EKUITAS				EQUITY
Modal saham -				Capital stock -
Nilai nominal Rp 1.000.000 per saham				Rp 1,000,000 par value per share
Modal dasar - 15.000.000 saham tahun 2009 dan 2008				Authorized - 15,000,000 shares in 2009 and 2008
Modal ditempatkan dan disetor - 9.120.498 saham tahun 2009 dan 8.152.629 saham tahun 2008	9.120.498.000.000	31	8.152.629.000.000	Issued and paid-up capital - 9,120,498 shares in 2009 and 8,152,629 shares in 2008
Tambahan modal disetor	8.402.079.001	32	8.402.079.001	Additional paid-up capital
Surplus revaluasi	1.515.532.778.739	3n, 33	1.672.668.664.694	Revaluation surplus
Kerugian belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	-	3y,46	(10.782.743.044)	Unrealized loss on cash flow hedge
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	8.929.403.520	3e	4.655.506.916	Translation adjustments
Defisit	(7.439.291.646.859)		(8.461.037.382.304)	Deficit
Jumlah Ekuitas	3.214.070.614.401		1.366.535.125.263	Total Equity
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	14.802.423.237.228		15.303.831.403.492	TOTAL LIABILITIES AND EQUITY

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN LABA RUGI KONSOLIDASI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2009 DAN 2008

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF INCOME
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2009 AND 2008

	2009	Catatan/ *Notes*	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*	
	Rp		Rp	
PENDAPATAN USAHA				OPERATING REVENUES
Penerbangan berjadwal	13.699.415.347.424	3s,34	15.120.271.598.888	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadwal	2.491.248.347.166	3s,34	2.466.617.770.723	Non-scheduled airline services
Lainnya	1.669.709.915.519	3s,34	1.762.786.050.493	Others
Jumlah Pendapatan Usaha	17.860.373.610.109		19.349.675.420.104	Total Operating Revenues
BEBAN USAHA				OPERATING EXPENSES
Operasional penerbangan	8.096.690.036.626	3s,35	9.947.992.668.187	Flight operation
Pemeliharaan dan perbaikan	1.075.848.476.321	3s,36	1.107.564.669.506	Maintenance and overhaul
Bandara	1.420.692.533.835	3s,37	1.308.783.692.010	User charge and station
Pelayanan penumpang	1.378.038.980.854	3s,38	1.105.282.817.175	Passenger service
Tiket, penjualan dan promosi	1.636.436.355.985	3s,39	1.562.715.530.374	Ticketing, sales and promotion
Administrasi dan umum	1.246.874.786.509	3s,40	1.250.336.897.062	General and administrative
Penyusutan dan amortisasi	1.609.914.343.125	3n,14	1.295.912.137.823	Depreciation and amortization
Beban imbalan kerja	260.620.060.208	3u,3w,28	196.990.877.391	Employee benefit expenses
Operasional transportasi	95.168.793.233	3s	110.142.388.768	Transportation operation
Operasional jaringan	70.266.678.020	3s	66.136.099.331	Network operation
Operasional hotel	51.533.649.797	3s	44.610.389.846	Hotel operation
Jumlah Beban Usaha	16.942.084.694.513		17.996.468.167.473	Total Operating Expenses
LABA USAHA	918.288.915.596		1.353.207.252.631	INCOME FROM OPERATIONS
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN				OTHER INCOME (CHARGES)
Keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing - bersih	462.549.658.770	3e	(413.337.444.585)	Gain (loss) on foreign exchange - net
Penghasilan bunga	93.090.129.609	3s	107.037.342.906	Interest income
Beban penyisihan piutang lain-lain	(156.883.803.768)	3j,17	-	Provision for doubtful accounts
Biaya pesangon pegawai	(203.098.145.482)	3u,28	-	Employee severance cost
Beban bunga dan keuangan	(262.568.572.945)	3s,41	(377.968.483.540)	Interest expense and financial charges
Lain-lain - bersih	11.847.775.343	42	350.340.258.189	Others - net
Beban Lain-Lain - Bersih	(55.062.958.473)		(333.928.327.030)	Other Charges - Net
BAGIAN LABA BERSIH PERUSAHAAN ASOSIASI	12.873.226.475	13	9.399.705.039	EQUITY IN NET INCOME OF ASSOCIATES
LABA SEBELUM PAJAK	876.099.183.598		1.028.678.630.640	INCOME BEFORE TAX
MANFAAT (BEBAN) PAJAK		3x,43		TAX BENEFIT (EXPENSE)
Pajak kini	(36.884.424.363)		(78.121.722.668)	Current tax
Pajak tangguhan	60.239.305.522		33.635.904.962	Deferred tax
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak	23.354.881.159		(44.485.817.706)	Total Tax Benefit (Expense)
LABA DARI AKTIVITAS NORMAL	899.454.064.757		984.192.812.934	INCOME FROM NORMAL ACTIVITIES
POS LUAR BIASA	123.502.291.000	3v,29	-	EXTRAORDINARY ITEMS
LABA SEBELUM HAK MINORITAS	1.022.956.355.757		984.192.812.934	INCOME BEFORE MINORITY INTERESTS
HAK MINORITAS	(4.340.420.312)	3b,30	(9.144.186.736)	MINORITY INTERESTS
LABA BERSIH	1.018.615.935.445		975.048.626.198	NET INCOME

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

	Catatan/ *Notes*	Modal saham/ *Capital stock*	Dana setoran modal/ *Paid-up capital fund*	Selisih kurs karena *penjabaran laporan* keuangan/ *Translation adjustments*	Tambahan modal disetor/ *Additional paid-up capital*	Surplus revaluasi/ *Revaluation surplus*	Keuntungan (kerugian) belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas/ *Unrealized gain (loss) on cash flow hedge transaction*	Defisit/ *Deficit*	Jumlah ekuitas/ *Total equity*	
		Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo 1 Januari 2008 - setelah disajikan kembali	51	7.152.629.000.000	1.000.000.000.000	3.675.042.053	8.402.079.001	3.996.580.005	664.280.050	(9.436.086.008.502)	(1.266.719.027.393)	Balance as of January 1, 2008 - after restatement
Modal saham		1.000.000.000.000	-	-	-	-	-	-	1.000.000.000.000	Share capital
Dana setoran modal		-	(1.000.000.000.000)	-	-	-	-	-	(1.000.000.000.000)	Paid-up capital fund
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3e	-	-	980.464.863	-	-	-	-	980.464.863	Translation adjustments
Surplus revaluasi	3n,33	-	-	-	-	1.668.672.084.689	-	-	1.668.672.084.689	Revaluation surplus
Kerugian belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	3y,45	-	-	-	-	-	(11.447.023.094)	-	(11.447.023.094)	Unrealized loss on cash flow hedge
Laba bersih		-	-	-	-	-	-	975.048.626.198	975.048.626.198	Net income
Saldo 31 Desember 2008		8.152.629.000.000	-	4.655.506.916	8.402.079.001	1.672.668.664.694	(10.782.743.044)	(8.461.037.382.304)	1.366.535.125.263	Balance as of December 31, 2008
Konversi obligasi menjadi saham	29	967.869.000.000	-	-	-	-	-	-	967.869.000.000	Conversion of mandatory convertible bonds
Surplus revaluasi	3n,33	-	-	-	-	(157.135.885.955)	-	3.129.800.000	(154.006.085.955)	Revaluation surplus
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	3e	-	-	4.273.896.604	-	-	-	-	4.273.896.604	Translation adjustments
Kerugian yang sudah direalisasi atas lindung nilai arus kas	3y,45	-	-	-	-	-	10.782.743.044	-	10.782.743.044	Realized loss on cash flow hedge
Laba bersih		-	-	-	-	-	-	1.018.615.935.445	1.018.615.935.445	Net income
Saldo 31 Desember 2009		9.120.498.000.000	-	8.929.403.520	8.402.079.001	1.515.532.778.739	-	(7.439.291.646.859)	3.214.070.614.401	Balance as of December 31, 2009

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
LAPORAN ARUS KAS KONSOLIDASI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2009 DAN 2008

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
CONSOLIDATED STATEMENTS OF CASH FLOWS
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2009 AND 2008

	2009 Rp	2008 Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Penerimaan kas dari pelanggan	17.095.304.153.534	18.822.484.621.304	Cash receipts from customers
Pengeluaran kas kepada pemasok dan karyawan	(15.381.582.197.900)	(16.768.497.539.522)	Cash paid to suppliers and employees
Kas dihasilkan dari operasi	1.713.721.955.634	2.053.987.081.782	Cash generated from operations
Pembayaran bunga dan beban keuangan	(141.520.432.939)	(73.026.744.980)	Interest and financial charges paid
Pembayaran pajak penghasilan	(192.522.280.836)	(210.799.348.743)	Income taxes paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.379.679.241.859	1.770.160.988.059	Net Cash Provided from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penerimaan bunga	97.709.955.977	101.836.362.881	Interest received
Penerimaan dividen	18.475.948.559	7.823.854.169	Dividend received
Hasil penjualan aset tetap	15.858.523.623	208.568.266.514	Proceeds from sale of property and equipment
Penerimaan lain-lain dari penjualan tanah dan bangunan	45.077.044.000	-	Other receipts from sale of land and building
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	447.650.079.845	-	Refund of advance payments for purchase of aircraft
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	204.433.121.381	169.227.542.725	Receipts of aircraft maintenance reimbursements
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(630.481.914.583)	(335.382.862.804)	Payments for aircraft maintenance fund
Uang muka pembelian pesawat	(809.477.710.371)	(1.231.523.647.091)	Advance payments for aircrafts
Uang muka perolehan aset tetap	(320.785.532.065)	(22.239.130.830)	Advance payments for fixed assets
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan	(107.982.102.035)	(197.826.540.071)	Payments for aircraft maintenance asset
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(317.160.335.117)	(117.479.253.697)	Acquisition of property and equipment
Pembayaran uang jaminan - bersih	(189.308.852.662)	(102.293.749.754)	Payments for security deposit - net
Pengeluaran untuk perolehan investasi	(57.559.961.388)	-	Investment in shares of stock
Pencairan (penempatan) deposito berjangka - bersih	3.600.000.000	(3.600.000.000)	Withdrawal (placement) of time deposits - net
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(1.599.951.734.836)	(1.522.889.157.958)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Pembayaran hutang jangka panjang	(850.860.384.143)	(733.724.472.370)	Payments of long-term liabilities
Penerimaan pinjaman jangka panjang	56.095.272.948	47.914.593.863	Proceeds of long-term loans
Penerimaan dari pinjaman jangka pendek	208.634.195.711	-	Proceed of short-term loans
Pembayaran dividen kepada pemegang saham minoritas	(142.926.881)	-	Dividends paid to minority shareholders
Kenaikan kas yang dibatasi penggunaannya	(92.307.903)	(1.338.085.848)	Increase in restricted cash
Pengeluaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(15.346.633.650)	-	Payments for other financing activities
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Pendanaan	(601.712.783.918)	(687.147.964.355)	Net Cash Used in Financing Activities
PENURUNAN BERSIH KAS DAN SETARA KAS	(821.985.276.895)	(439.876.134.254)	NET DECREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	2.601.788.985.919	2.969.624.376.774	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR
Efek perubahan kurs mata uang asing	(57.312.204.091)	72.040.743.399	Effect of foreign exchange rate changes
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	1.722.491.504.933	2.601.788.985.919	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF THE YEAR
AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS			NONCASH INVESTING AND FINANCING ACTIVITIES
Obligasi konversi yang dikonversi menjadi modal saham disetor	967.869.000.000	-	Conversion of convertible bonds into paid-up capital stock
Kenaikan (penurunan) aset tetap atas surplus revaluasi	(217.346.100.592)	2.063.494.302.661	Increase (decrease) of fixed asset through revaluation surplus
Penambahan aset tetap melalui kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	279.795.631.563	381.327.573.453	Increase in fixed asset through estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Konversi hutang usaha ke pinjaman jangka panjang	999.144.557.654	-	Conversion of accounts payable to long-term loans

Lihat catatan atas laporan keuangan konsolidasi yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari laporan keuangan konsolidasi.

See accompanying notes to consolidated financial statements which are an integral part of the consolidated financial statements.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED

1. UMUM

a. Pendirian dan Informasi Umum

PT Garuda Indonesia (Persero) ("Perusahaan") didirikan berdasarkan akta notaris Raden Kadiman No. 137 tanggal 31 Maret 1950. Akta pendirian tersebut telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia dalam surat keputusannya No. J.A.5/12/10, tanggal 31 Maret 1950 serta diumumkan dalam berita Negara Republik Indonesia No. 30 tanggal 12 Mei 1950, tambahan No.136. Perusahaan yang awalnya berbentuk Perusahaan Negara, berubah menjadi Persero berdasarkan Akta No. 8 tanggal 4 Maret 1975 dari Notaris Soeleman Ardjasasmita, S.H., sebagai realisasi Peraturan Pemerintah No. 67 tahun 1971. Perubahan diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 68 tanggal 26 Agustus 1975. Anggaran Dasar Perusahaan telah mengalami beberapa kali perubahan, terakhir dengan Akta No. 274 tanggal 30 Desember 2009 dari Aulia Taufani, S.H., pengganti Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, mengenai perubahan modal ditempatkan dan disetor. Perubahan ini telah diterima dan dicatat dalam Database Sisminbakum Direktorat Jenderal Administrasi Hukum Umum Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia No. AHU-0087362.AH.01.09.Tahun 2009 tanggal 31 Desember 2009.

Tujuan pendirian Perusahaan adalah untuk melaksanakan serta menunjang program Pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan nasional pada umumnya, khususnya di bidang jasa pengangkutan udara dan bidang lainnya yang berhubungan dengan jasa pengangkutan udara.

Perusahaan berkantor pusat di Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta.

Sesuai dengan pasal 3 Anggaran Dasar Perusahaan, ruang lingkup kegiatan Perusahaan terutama adalah sebagai berikut:

1. Angkutan udara niaga berjadwal untuk penumpang, kargo dan pos dalam negeri dan luar negeri.

2. Angkutan udara niaga tidak berjadwal untuk penumpang, kargo dan pos dalam negeri dan luar negeri.

1. GENERAL

a. Establishment and General Information

PT Garuda Indonesia (Persero) ("the Company") was established based on Notarial Deed No. 137 dated March 31, 1950 of Raden Kadiman. The deed was approved by the Minister of Law of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. J.A.5/12/10 dated March 31, 1950 and published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 30 dated May 12, 1950, Supplement No. 136. The Company was previously a State Company, based on Deed No. 8 dated March 4, 1975 of Notary Soeleman Ardjasasmita, S.H., and has changed into a state-owned limited liability company as a result of Government Regulation No. 67 in 1971. This change was published in the State Gazette of the Republic of Indonesia No. 68 dated August 26, 1975. The Company's Articles of Association have been amended several times, most recently by Deed No. 274 dated December 30, 2009 of Aulia Taufani, S.H., substitute notary of Sutjipto, S.H., notary in Jakarta, concerning the changes in the shareholders' composition. This amendment has been received and recorded in Sisminbakum Database of General Law Administration Directorate of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia in its letter No. AHU-0087362.AH.01.09.Tahun 2009 dated December 31, 2009.

The objectives of the Company's establishment, in general is to carry out and support the Government's program in economic and national development, especially in air transportation and other related areas.

The Company's head office is located at Jl. Kebon Sirih No. 44, Jakarta.

In accordance with article 3 of the Company's Articles of Association, the scope of its activities comprises of the following:

1. Scheduled air transport, both domestic and international, of commercial passengers, cargo and mail.

2. Non-scheduled air transport, both domestic and international, of passengers, cargo and mail.

3. Pemeliharaan dan perbaikan pesawat, baik untuk keperluan sendiri maupun untuk pihak ketiga.

4. Jasa pelayanan penunjang operasional angkutan udara.

5. Jasa pelayanan sistem informasi yang berkaitan dengan pengangkutan udara.

6. Jasa konsultasi, pendidikan dan latihan yang berkaitan dengan pengangkutan udara.

7. Jasa pelayanan kesehatan bagi karyawan Perusahaan maupun untuk pihak ketiga.

Jumlah karyawan Perusahaan Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 2008 masing-masing 5.075 dan 5.548 karyawan.

Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 31 Desember 2008, susunan pengurus Perusahaan adalah sebagai berikut:

3. Maintenance and overhaul of its own and other airlines' aircrafts.

4. Support services related to air transport operations.

5. Information systems services related to air transport operations.

6. Consultation, education and training services related to air transport.

7. Health care services for the Company's employees and other third parties.

The Company had an average of 5,075 and 5,548 employees during 2009 and 2008.

At December 31, 2009 and December 31, 2008, the Company's management consists of the following:

Komisaris Utama	Hadiyanto	President Commissioner
Komisaris	Sahala Lumban Gaol	Commissioner
Komisaris	Wendi Aritenang Yazid	Commissioner
Komisaris	Abdulgani	Commissioner
Komisaris	Adi Rahman Adiwoso	Commissioner
Direktur Utama	Emirsyah Satar	President & CEO
Direktur Keuangan	Eddy Porwanto	EVP Finance
Direktur Teknik	Hadinoto Soedigno	EVP Engineering & Maintenance
Direktur Niaga	Agus Priyanto	EVP Commercial
Direktur Sumber Daya Manusia & Umum	Achirina	EVP Human Capital & Corporate Support
Direktur Operasi	Capt. Ari Sapari	EVP Operation
Direktur Strategi & Teknologi Informasi	Elisa Lumbantoruan	EVP Corporate Strategy & Information Technology

Jumlah kompensasi komisaris dan direksi Perusahaan masing-masing sebesar Rp 28.047.786.625 tahun 2009 dan Rp 10.933.380.000 tahun 2008.

Total remuneration of the Company's commissioners and directors amounted to Rp 28,047,786,625 in 2009 and Rp 10,933,380,000 in 2008, respectively.

b. Anak Perusahaan

Perusahaan memiliki, baik langsung maupun tidak langsung, lebih dari 50% saham anak perusahaan berikut:

b. Consolidated Subsidiaries

The Company has ownership interest of more than 50%, directly or indirectly, in the following subsidiaries:

Anak perusahaan/ *Subsidiaries*	Lokasi/ *Domicile*	Kegiatan usaha utama/ *Main business* activities	Persentase kepemilikan/ *Percentage of ownership*	Tahun operasi komersial/ *Start of commercial operations*	Jumlah aset sebelum eliminasi/ *Total assets before elimination*	
					2009	2008
			%		Rp	Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI)	Jakarta	Penyedia jasa sistem komputerisasi reservasi/ *Computerize reservation system services provider*	95,00	1996	53.003.738.829	54.256.283.621
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA) **)	Jakarta	Perbaikan dan pemeliharaan pesawat terbang/ *Aircraft maintenance and overhaul*	99,99	2002	1.434.998.541.684	1.200.916.634.472
PT Aerowisata dan anak perusahaan/ *and subsidiaries*	Jakarta	Hotel, jasa boga, penjualan tiket/ *Hotel, catering, ticketing services*	99,99	1993	1.498.098.636.866	1.219.841.925.719
PT Mirtasari Hotel Development Corporation (MHDC) *)	Denpasar	Hotel	99,99	1974	203.036.157.075	192.338.009.928
PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS) *)	Jakarta	Jasa boga pesawat/ *Aircraft catering services*	99,99	1974	518.438.235.411	379.640.427.770
PT Biro Perjalanan Wisata Satriavi (BPWS) *)	Jakarta	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	99,99	1967	31.445.297.711	26.607.177.349
PT Mandira Erajasa Wahana (MEW) *)	Jakarta	Jasa transportasi/ *Transportation services*	99,99	1989	193.233.525.698	159.251.161.565
PT Aerojasa Perkasa (AJP) *)	Jakarta	Penjualan tiket/ *Ticketing*	99,99	1989	12.234.780.618	10.910.905.452
PT Senggigi Pratama International (SPI) *)	Lombok	Hotel	99,99	1988	101.471.253.538	103.014.518.380
Garuda Orient Holidays, Pty, Limited (GOH) *)	Sydney	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	99,99	1981	76.756.238.438	49.351.636.573
Garuda Orient Holidays Korea Co. Limited (GOH) *)	Korea	Biro perjalanan wisata/ *Travel agent*	60,00	2008	3.394.264.000	5.879.632.500
PT Bina Inti Dinamika (BID) *)	Bandung	Hotel	61,89	1989	22.135.287.110	22.594.194.694
PT Aero Systems Indonesia **) (d/h/ *formerly*) PT Lufthansa System Indonesia	Jakarta	Penyedia jasa teknologi informasi/ *Information technology services*	99,99	2005	192.074.116.296	176.973.291.488
PT Citilink Indonesia **)	Jakarta	Jasa transportasi/ *Transportation services*	99,99	Dalam tahap pengembangan/ *Under development stage*	77.485.429.941	77.485.429.941

*) Kepemilikan tidak langsung/ *Indirect ownership*
***)* Kepemilikan langsung dan tidak langsung/ *Direct and Indirect ownership*

Pada tanggal 13 Mei 2004, Perusahaan mengadakan perjanjian Joint Venture dengan Lufthansa Systems Group GmbH (Lufthansa), untuk membentuk perusahaan joint venture bernama PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI). LSI memberikan jasa konsultasi, rekayasa sistem Teknologi Informasi (TI) dan pemeliharaan TI, kepada perusahaan-perusahaan penerbangan dan industri-industri lainnya.

On May 13, 2004, the Company entered into a Joint Venture Agreement with Lufthansa Systems Group GmbH (Lufthansa) to establish a joint venture company namely PT Lufthansa Systems Indonesia (LSI). LSI engages in providing consultancy services, Information Technology (IT) and IT system maintenance, to airline companies and other industries.

Perusahaan dan Lufthansa memiliki saham LSI 51% dan 49%, dengan nilai penyertaan awal masing-masing sebesar Rp 22.500.254.025 dan Rp 21.617.883.675.

The Company has 51% ownership in LSI while Lufthansa has 49%, with initial capital investment of Rp 22,500,254,025 and Rp 21,617,883,675, respectively.

Sesuai Amandemen No. 3 atas Joint Venture Agreement No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 tanggal 30 April 2005 pasal 9, paling lambat pada 30 Juni 2007, kepemilikan Lufthansa akan ditingkatkan menjadi 51%, sementara Perusahaan akan memiliki 49% kepemilikan.

Based on the Amendment No. 3 to the Joint Venture Agreement No. DS/AMEND.3/PERJ/DZ-3064/2005 dated April 30, 2005 of Article 9, in no later than June 30, 2007, Lufthansa's ownership will be increased to 51% while the Company will have 49% ownership interest.

Pada tahun 2007, Perusahaan mengajukan permohonan arbitrase kepada Singapore International Arbitration Committee, dimana Perusahaan menuntut, antara lain, pengakhiran perjanjian joint venture antara Perusahaan dan Lufthansa. Dengan adanya pengalihan saham Lufthansa kepada PT Aerowisata, dimana persentase kepemilikan Perusahaan atas LSI secara langsung dan tidak langsung menjadi 100%, maka proses arbitrase tersebut dibatalkan. Pembatalan tersebut dinyatakan dalam Settlement Agreement antara Lufthansa dan Perusahaan tertanggal 10 Desember 2008.

In 2007, the Company proposed an arbitration appeal to the Singapore International Arbitration Committee, wherein the Company demands, among other things, the termination of joint venture agreement between the Company and Lufthansa. Due to the transfer of shares of Lufthansa to PT Aerowisata, whereby the Company's percentage of ownership in LSI directly and indirectly becoming 100%, the arbitration process is therefore cancelled. The cancellation was stipulated in the Settlement Agreement between Lufthansa and the Company dated December 10, 2008.

Berdasarkan akta No. 131 tanggal 29 Januari 2009 yang dibuat dihadapan Sutjipto, S.H., Notaris di Jakarta, Lufthansa telah mengalihkan sahamnya di LSI sebanyak 2.276.765 saham atau 49% kepada PT Aerowisata seharga USD 5.200.000. Setelah pengalihan tersebut nama PT Lufthansa System Indonesia berubah nama menjadi PT Aero Systems Indonesia.

Based on notarial deed No. 131 dated January 29, 2009 of Sutjipto, S.H., notary in Jakarta, Lufthansa's shares in LSI of 2,276,765 share or equal to 49%, have been transferred to PT Aerowisata, at a price of USD 5,200,000. Due to these changes, the name of PT Lufthansa System Indonesia is changed into PT Aero Systems Indonesia.

Pada tanggal 6 Januari 2009, Perusahaan dan PT Aerowisata, anak perusahaan, mendirikan perusahaan dengan nama PT Citilink Indonesia, yang bergerak di bidang angkutan udara niaga, dengan komposisi kepemilikan sebesar 67% dan 33% masing-masing untuk Perusahaan dan PT Aerowisata. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, PT Citilink Indonesia belum beroperasi secara komersial.

On January 6, 2009, the Company with PT Aerowisata, a subsidiary, established PT Citilink Indonesia, which will be engaged in scheduled air transport. The share ownership of each of the Company and PT Aerowisata is 67% and 33%. As of the date of the consolidated financial statements, PT Citilink Indonesia has not yet started commercial operations.

2. PENERAPAN PERNYATAAN DAN INTER PRESTASI STANDAR AKUNTANSI KEUANGAN REVISI (PSAK DAN ISAK)

a. Standar revisi yang berlaku efektif pada tahun berjalan

Pada tahun 2009, Perusahaan menerapkan standar akuntansi revisi untuk persediaan, yang menggantikan PSAK 14, Persediaan.

Perubahan mendasar pada standar ini termasuk antara lain entitas harus menggunakan rumus biaya yang sama terhadap semua persediaan yang memiliki sifat dan kegunaan yang sama, dan pembelian persediaan dengan persyaratan penyelesaian tangguhan (*deferred settlement terms*), perbedaan antara harga beli untuk persyaratan kredit normal dan jumlah yang dibayarkan diakui sebagai beban bunga selama periode pembiayaan.

Penerapan awal ini tidak mempunyai pengaruh signifikan pada laporan keuangan konsolidasi tetapi dapat mempengaruhi akuntansi untuk transaksi atau perjanjian yang akan datang.

b. Standar revisi yang telah diterbitkan tetapi belum diterapkan pada tahun berjalan

i. Standar ini berlaku efektif untuk laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2010:

- PSAK 26 (revisi 2008), Biaya Pinjaman
- PSAK 50 (revisi 2006), Instrumen Keuangan: Penyajian dan Pengungkapan
- PSAK 55 (revisi 2006), Instrumen Keuangan: Pengakuan dan pengukuran.

ii. Standar ini berlaku efektif untuk laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2011:

- PSAK 1 (revisi 2009), Penyajian Laporan Keuangan
- PSAK 2 (revisi 2009), Laporan Arus Kas
- PSAK 4 (revisi 2009), Laporan Keuangan Konsolidasian dan Laporan Keuangan Tersendiri
- PSAK 5 (revisi 2009), Segmen Operasi

2. ADOPTION OF REVISED STATEMENTS AND INTERPRETATIONS OF FINANCIAL ACCOUNTING STANDARDS (PSAK AND ISAK)

a. Revised standards effective in the current period

In 2009, the Company adopted the revised accounting standard for inventories, which supersedes PSAK 14, Inventories.

The principal changes to the standard include among other things the requirement to use the same cost formula for all inventories having similar nature and use to the entity, and for purchase of inventories with deferred settlement terms, the difference between the purchase price for normal credit terms and the amount paid is recognized over the period of financing.

The initial adoption has no significant effect on the consolidated financial statements but may affect the accounting for future transactions or arrangements.

b. Revised standards in issue not yet adopted in the current period

i. Standards effective for financial statements beginning on or after January 1, 2010:

- PSAK 26 (revised 2008), Borrowing Costs
- PSAK 50 (revised 2006), Financial Instruments: Presentation and Disclosures
- PSAK 55 (revised 2006), Finance Instrument: Recognition and Measurement.

ii. Standards effective for financial statements beginning on or after January 1, 2011:

- PSAK 1 (revised 2009), Presentation of Financial Statements
- PSAK 2 (revised 2009), Statements of Cash Flows
- PSAK 4 (revised 2009), Consolidated and Separate Financial Statements
- PSAK 5 (revised 2009), Operating Segments

- PSAK 12 (revisi 2009), Bagian Partisipasi dalam Ventura Bersama
- PSAK 15 (revisi 2009), Investasi pada Entitas Asosiasi
- PSAK 25 (revisi 2009), Kebijakan Akuntansi, Perubahan Estimasi Akuntansi dan Kesalahan
- PSAK 48 (revisi 2009), Penurunan Nilai Aset
- PSAK 57 (revisi 2009), Provisi, Liabilitas Kontinjensi dan Aset Kontinjensi
- PSAK 58 (revisi 2009), Aset Tidak Lancar yang Dimiliki untuk Dijual dan Operasi yang Dihentikan.

c. Interpretasi Standar Akuntansi Keuangan (ISAK) berikut yang telah diterbitkan tetapi belum diterapkan

ISAK berikut ini berlaku efektif untuk laporan keuangan yang dimulai pada atau setelah 1 Januari 2011 :

- ISAK 7 (revisi 2009), Konsolidasi Entitas Bertujuan Khusus
- ISAK 9, Perubahan atas Liabilitas Aktivitas Operasi Purna, Restorasi dan Liabilitas Serupa
- ISAK 10, Program Loyalitas Pelanggan
- ISAK 11, Distribusi Aset Nonkas Kepada Pemilik
- ISAK 12, Pengendalian Bersama Entitas: Kontribusi Non Moneter oleh venturer.

Manajemen sedang mengevaluasi dampak dari standar dan interpretasi ini terhadap laporan keuangan konsolidasi.

3. KEBIJAKAN AKUNTANSI

a. Penyajian Laporan Keuangan Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi disusun menggunakan prinsip dan praktek akuntansi yang berlaku umum di Indonesia.

- PSAK 12 (revised 2009), Financial Reporting of Interest in Joint Ventures
- PSAK 15 (revised 2009), Accounting for Investments in Associates
- PSAK 25 (revised 2009), Accounting Policies, Changes in Accounting Estimates and Errors
- PSAK 48 (revised 2009), Impairment of Assets
- PSAK 57 (revised 2009), Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets
- PSAK 58 (revised 2009), Non-current Assets Held for Sale and Discontinued Operations.

c. Interpretation of Financial Accounting Standards (ISAK) in issue not yet adopted

The following ISAKs are effective for financial statements beginning on or after January 1, 2011:

- ISAK 7 (revised 2009), Consolidation: Special Purpose Entities
- ISAK 9, Changes in Existing Decommissioning, Restoration and Similar Liabilities
- ISAK 10, Customer Loyalty Programmes
- ISAK 11, Distribution of Non-Cash Assets to Owners
- ISAK 12, Jointly Controlled Entities: Non-Monetary Contribution by Venturers.

Management is evaluating the effect of these standards and interpretations on the consolidated financial statements.

3. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

a. Consolidated Financial Statements Presentation

The consolidated financial statements have been prepared using accounting principles and reporting practices generally accepted in Indonesia, and are not intended to present the financial position, results of operations and cash flows in accordance with accounting principles and reporting practices generally accepted in other countries and jurisdictions.

Dasar penyusunan laporan keuangan konsolidasi, kecuali untuk laporan arus kas konsolidasi adalah dasar akrual. Mata uang pelaporan yang digunakan untuk penyusunan laporan keuangan konsolidasi adalah mata uang Rupiah (Rp), dan laporan keuangan konsolidasi tersebut disusun berdasarkan nilai historis, kecuali beberapa akun tertentu disusun berdasarkan pengukuran lain sebagaimana diuraikan dalam kebijakan akuntansi masing-masing akun tersebut.

Laporan arus kas konsolidasi disusun dengan menggunakan metode langsung dengan mengelompokkan arus kas dalam aktivitas operasi, investasi dan pendanaan.

The consolidated financial statements, except for the consolidated statements of cash flows, are prepared under the accrual basis of accounting. The reporting currency used in the preparation of the consolidated financial statements is the Indonesian Rupiah, while the measurement basis is the historical cost, except for certain accounts which are measured on the bases described in the related accounting policies.

The consolidated statements of cash flows are prepared using the direct method with classification of cash flows into operating, investing and financing activities.

b. Prinsip Konsolidasi

Laporan keuangan konsolidasi menggabungkan laporan keuangan Perusahaan dan entitas yang dikendalikan oleh Perusahaan (anak perusahaan). Pengendalian tercapai apabila Perusahaan mempunyai hak untuk mengatur dan menentukan kebijakan finansial dan operasional dari investee untuk memperoleh manfaat dari aktivitasnya. Pengendalian juga dianggap ada apabila induk perusahaan memiliki baik secara langsung atau tidak langsung melalui anak perusahaan lebih dari 50% hak suara.

Hak minoritas terdiri dari jumlah kepemilikan pada tanggal terjadinya penggabungan usaha (Catatan 3c) dan bagian minoritas dari perubahan ekuitas sejak tanggal dimulainya penggabungan usaha. Kerugian yang menjadi bagian minoritas melebihi hak minoritas dialokasikan kepada bagian induk perusahaan.

Hasil dari anak perusahaan yang diakusisi atau dijual selama tahun berjalan dari tanggal efektif akusisi atau sampai dengan tanggal efektif penjualan termasuk dalam laporan laba rugi konsolidasi.

Penyesuaian dapat dilakukan terhadap laporan keuangan anak perusahaan agar kebijakan akuntansi yang digunakan sesuai dengan kebijakan akuntansi Perusahaan.

Seluruh transaksi antar perusahaan, saldo, penghasilan dan beban dieliminasi pada saat konsolidasi.

b. Principles of Consolidation

The consolidated financial statements incorporate the financial statements of the Company and entities controlled by the Company (its subsidiaries). Control is achieved where the Company has the power to govern the financial and operating policies of the investee entity so as to obtain benefits from its activities. Control is presumed to exist when the Company owns directly or indirectly through subsidiaries, more than 50% of the voting rights.

The minority interest consists of the amount of those interests at the date of original business combination (Note 3c) and minority's share of movements in equity since the date of the business combination. Any losses applicable to the minority interest in excess of the minority interest are allocated against the interests of the parent.

The results of subsidiaries acquired or disposed of during the year are included in the consolidated statement of income from the effective date of acquisition or up to the effective date of disposal, as appropriate.

Where necessary, adjustments are made to the financial statements of the subsidiaries to bring the accounting policies used in line with those used by the Company.

All intra-group transactions, balances, income and expenses are eliminated on consolidation.

c. Penggabungan usaha

Akuisisi anak perusahaan dicatat dengan menggunakan metode pembelian. Biaya perolehan adalah jumlah nilai wajar (pada tanggal pertukaran) aset yang diberikan, kewajiban yang terjadi atau diambil alih dan instrumen ekuitas yang diterbitkan sebagai imbalan atas perolehan kendali ditambah biaya lain yang secara langsung dapat diatribusikan pada akuisisi tersebut.

Pada saat akuisisi, aset dan kewajiban anak perusahaan diukur sebesar nilai wajarnya pada tanggal akuisisi. Selisih lebih antara biaya perolehan dan bagian Perusahaan atas nilai wajar aset dan kewajiban yang dapat diidentifikasi diakui sebagai goodwill dan diamortisasi dengan menggunakan metode garis lurus selama lima tahun. Jika biaya perolehan lebih rendah dari bagian Perusahaan atas nilai wajar aset dan kewajiban yang dapat diidentifikasi yang diperoleh pada tanggal akuisisi, maka nilai wajar aset non-moneter harus diturunkan secara proposional sampai seluruh selisih tersebut tereliminasi. Selisih lebih setelah penurunan nilai wajar aset dan kewajiban non-moneter tersebut diakui sebagai goodwill negatif, dan diperlakukan sebagai pendapatan ditangguhkan dan diakui sebagai pendapatan dengan menggunakan metode garis lurus selama 20 tahun.

Hak pemegang saham minoritas dinyatakan sebesar bagian minoritas dari biaya perolehan historis aset bersih.

d. Penggunaan Estimasi

Penyusunan laporan keuangan konsolidasi sesuai prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia mengharuskan manajemen membuat estimasi dan asumsi yang mempengaruhi jumlah aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban yang dilaporkan dan pengungkapan aset dan kewajiban kontinjensi pada tanggal laporan keuangan serta jumlah pendapatan dan beban selama periode pelaporan. Realisasi dapat berbeda dengan jumlah yang diestimasi.

c. Business Combinations

Acquisitions of subsidiaries and businesses are accounted for using the purchase method. The cost of the business combination is the aggregate of the fair value (at the date of exchange) of assets given, liabilities incurred or assumed, and equity instruments issued in exchange for control of the acquiree, plus any costs directly attributable to the business combination.

On acquisition, the assets and liabilities of a subsidiary are measured at their fair values at the date of acquisition. Any excess of the cost of acquisition over the fair values of the identifiable net assets acquired is recognized as goodwill and amortized using the straight-line method over five years. When the cost of acquisition is less than the interest in the fair values of the identifiable assets and liabilities acquired as at the date of acquisition, the fair values of the acquired non-monetary assets are reduced proportionately until all the excess is eliminated. The excess remaining after reducing the fair values of non-monetary assets acquired is recognized as negative goodwill, treated as deferred revenue and recognized as revenue on a straight-line method over 20 years.

The interest of the minority shareholders is stated at the minority's proportion of the historical cost of the net assets.

d. Use of Estimates

The preparation of the consolidated financial statements in conformity with accounting principles generally accepted in Indonesia requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosure of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenues and expenses during the reporting period. Actual results could differ from those estimates.

e. Transaksi dan Penjabaran Laporan Keuangan Dalam Mata Uang Asing

Pembukuan Perusahaan dan anak perusahaan, kecuali Garuda Orient Holidays Pty. Ltd (GOH), diselenggarakan dalam mata uang Rupiah. Transaksi-transaksi selama tahun berjalan dalam mata uang asing dicatat dengan kurs yang berlaku pada saat terjadinya transaksi. Pada tanggal neraca, aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing disesuaikan untuk mencerminkan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut. Keuntungan atau kerugian kurs yang timbul dikreditkan atau dibebankan dalam laporan laba rugi tahun yang bersangkutan.

Pembukuan GOH diselenggarakan dalam Dolar Australia dan Won Korea . Untuk tujuan penyajian laporan keuangan konsolidasi, aset dan kewajiban GOH pada tanggal neraca dijabarkan masing-masing dengan menggunakan kurs yang berlaku pada tanggal tersebut, sedangkan pendapatan dan beban dijabarkan dengan menggunakan kurs rata-rata. Selisih kurs yang terjadi disajikan sebagai bagian dari ekuitas pada akun "Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan".

e. Foreign Currency Transactions and Translation

The books of accounts of the Company and its subsidiaries, except Garuda Orient Holidays Pty. Ltd (GOH) located in Korea and Australia, are maintained in Indonesian Rupiah. Transactions during the year involving foreign currencies are recorded at the rates of exchange prevailing at the time the transactions are made. At balance sheet date, monetary assets and liabilities denominated in foreign currency are adjusted to reflect the rates of exchange prevailing at that date. The resulting gains or losses are credited or charged to current operations.

The books of accounts of GOH are maintained in Australian Dollars and Korean Won. For consolidation purposes, assets and liabilities of GOH at balance sheet date are translated into Rupiah using the exchange rates at balance sheet date, while revenues and expenses are translated using the average rates of exchange for the year. Resulting translation adjustments are shown as part of equity as "Translation Adjustments".

f. Transaksi Hubungan Istimewa

Pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa adalah:

1) Perusahaan baik langsung maupun melalui satu atau lebih perantara, mengendalikan atau berada di bawah pengendalian bersama, dengan Perusahaan (termasuk *holding companies, subsidiaries* dan *fellow subsidiaries);*

2) perusahaan asosiasi;

3) perorangan yang memiliki, baik secara langsung maupun tidak langsung, suatu kepentingan hak suara di Perusahaan yang berpengaruh secara signifikan, dan anggota keluarga dekat dari perorangan tersebut (yang dimaksudkan dengan anggota keluarga dekat adalah mereka yang dapat diharapkan mempengaruhi atau dipengaruhi perorangan tersebut dalam transaksinya dengan Perusahaan);

4) karyawan kunci, yaitu orang-orang yang mempunyai wewenang dan tanggung jawab untuk merencanakan, memimpin dan mengendalikan kegiatan Perusahaan, yang meliputi anggota dewan komisaris, direksi dan manajer dari Perusahaan serta anggota keluarga dekat orang-orang tersebut; dan

f. Transactions with Related Parties

Related parties consist of the following:

1) Companies that directly, or indirectly through one or more intermediaries, control, or are under common control with, the Company (including holding companies, and fellow subsidiaries);

2) associated companies;

3) individuals owning, directly or indirectly, an interest in the voting power of the Company that gives them significant influence over the Company, and close members of the family of any such individuals (close members of the family are those who can influence or can be influenced by such individuals in their transactions with the Company);

4) key management personnel who have the authority and responsibility for planning, directing and controlling the Company's activities, including commissioners, directors and managers of the Company and close members of their families; and

5) perusahaan di mana suatu kepentingan substansial dalam hak suara dimiliki baik secara langsung maupun tidak langsung oleh setiap orang yang diuraikan dalam butir (3) atau (4), atau setiap orang tersebut mempunyai pengaruh signifikan atas perusahaan tersebut. Ini mencakup perusahaan yang dimiliki komisaris, direksi atau pemegang saham utama Perusahaan dan perusahaan yang mempunyai anggota manajemen kunci yang sama dengan Perusahaan.

Semua transaksi dengan pihak-pihak hubungan istimewa, baik yang dilakukan dengan atau tidak dengan tingkat bunga atau harga, persyaratan-persyaratan dan kondisi yang sama sebagaimana dilakukan dengan pihak ketiga, diungkapkan dalam laporan keuangan konsolidasi.

Perusahaan dan anak perusahaan tidak diperlukan mengungkapkan transaksi dengan Badan Usaha Milik Negara/Daerah sebagai pihak hubungan istimewa sesuai dengan Pernyataan Standar Akuntansi Keuangan (PSAK) No. 7 mengenai "Pengungkapan Pihak-pihak yang mempunyai hubungan istimewa".

g. Kas dan Setara Kas

Kas dan setara kas terdiri dari kas, bank dan semua investasi yang jatuh tempo dalam waktu tiga bulan atau kurang dari tanggal perolehannya dan yang tidak dijaminkan serta tidak dibatasi penggunaannya. Kas dan setara kas yang dibatasi penggunaannya dan dijaminkan dicatat terpisah dan disajikan sebagai aset yang dibatasi penggunaannya.

h. Investasi

Deposito berjangka

Deposito berjangka yang jatuh tempo kurang dari tiga bulan namun dijaminkan dan deposito berjangka yang jatuh tempo lebih dari tiga bulan tetapi terealisasi dalam satu tahun dari tanggal neraca disajikan sebagai investasi jangka pendek dan dinyatakan sebesar nilai nominal.

Investasi pada perusahaan asosiasi

Perusahaan asosiasi adalah suatu perusahaan dimana induk Perusahaan mempunyai pengaruh yang signifikan, namun tidak mempunyai pengendalian atau pengendalian bersama, melalui partisipasi dalam pengambilan keputusan atas kebijakan finansial dan operasional investee.

5) companies in which a substantial interest in the voting power is owned, directly or indirectly, by any person described in (3) or (4) or over which such a person is able to exercise significant influence. This includes companies owned by commissioners, directors or major stockholders of the Company and companies which have a common key member of management as the Company.

All transactions with related parties, whether or not made at similar terms and conditions as those done with third parties, are disclosed in the consolidated financial statements.

The Company and its subsidiaries do not need to disclose transactions with State-owned/Regional-owned enterprises as transactions with related parties, in accordance with Statement of Financial Accounting Standards (SFAS) No. 7 "Related Party Disclosure".

g. Cash and Cash Equivalents

Cash and cash equivalents consist of cash on hand and in banks and all unrestricted investments with maturities of three months or less from the date of placement. Cash and cash equivalents which are restricted and used as collateral are recorded and presented separately as restricted assets.

h. Investments

Time deposits

Time deposits with maturities of three months or less which are pledged as loan collateral and time deposits with maturities of more than three months that are realizable within one year from balance sheet date are presented as short-term investments and are stated at their nominal values.

Investments in associates

An associate is an entity over which the Company is in a position to exercise significant influence, but not control or joint control, through participation in the financial and operating policy decisions of the investee.

Penghasilan dan aset dan kewajiban dari perusahaan asosiasi digabungkan dalam laporan keuangan konsolidasi dicatat dengan mengunakan metode ekuitas. Investasi pada perusahaan asosiasi dicatat di neraca sebesar biaya perolehan dan selanjutnya disesuaikan untuk perubahan dalam bagian kepemilikan Perusahaan atas aset bersih perusahaan asosiasi yang terjadi setelah perolehan, dikurangi dengan penurunan nilai yang ditentukan untuk setiap investasi secara individu. Bagian Perusahaan atas kerugian perusahaan asosiasi yang melebihi nilai tercatat dari investasi tidak diakui kecuali jika Perusahaan mempunyai kewajiban atau melakukan pembayaran kewajiban perusahaan asosiasi yang dijaminnya, dalam hal demikian, tambahan kerugian diakui sebesar kewajiban atau pembayaran tersebut.

The results and assets and liabilities of associates are incorporated in these consolidated financial statements using the equity method of accounting. Investments in associates are carried in the balance sheet at cost as adjusted by post-acquisition changes in the Company share of the net assets of the associate, less any impairment in the value of the individual investments. Losses of the associates in excess of the Company interest in those associates are not recognized except if the Company has incurred obligations or made payments on behalf of the associates to satisfy obligations of the associates that the Company has guaranteed, in which case, additional losses are recognized to the extent of such obligations or payments.

Goodwill dan goodwill negatif dari investasi pada perusahaan asosiasi termasuk di dalamnya nilai tercatat dari investasi diukur dan diamortisasi dengan cara yang sama dengan akuisisi dari entitas yang dikendalikan (Catatan 3c). Amortisasi goodwill dan goodwill negatif termasuk dalam bagian Perusahaan atas laba perusahaan asosiasi.

Goodwill and negative goodwill from investments in associates are included in the carrying amount of the investment and are measured and amortized in the same manner as that for acquisition of controlled entities (Note 3c). The amortization of goodwill and negative goodwill are included in the Company's share in the results of the associates.

Investasi lain

Investasi dalam bentuk saham dengan pemilikan kurang dari 20% yang nilai wajarnya tidak tersedia dan dimaksudkan untuk investasi jangka panjang dinyatakan sebesar biaya perolehan (metode biaya). Bila terjadi penurunan nilai yang bersifat permanen, nilai tercatatnya dikurangi untuk mengakui penurunan tersebut dan kerugiannya dibebankan pada laporan laba rugi tahun berjalan.

Other investments

Investments in shares of stock with ownership interest of less than 20% that do not have readily determinable fair values and are intended for long-term investments are stated at cost. The carrying amount of the investments is written down to recognize a permanent decline in the value of the individual investments. Any such write-down is charged directly to current operations.

i. Perubahan Ekuitas Anak Perusahaan dan Perusahaan Asosiasi

Perubahan nilai investasi yang disebabkan terjadinya perubahan nilai ekuitas anak perusahaan/perusahaan asosiasi yang bukan merupakan transaksi antara Perusahaan dengan anak perusahaan/perusahaan asosiasi diakui sebagai bagian dari ekuitas dengan akun Selisih Transaksi Perubahan Ekuitas Anak perusahaan/Perusahaan Asosiasi, dan akan diakui sebagai pendapatan atau beban pada saat pelepasan investasi yang bersangkutan.

i. Change of equity in subsidiaries and associates

Changes in the value of investments due to changes in the equity of subsidiaries or associates arising from capital transactions of such subsidiaries or associates with other parties are recognized in equity as Difference Due to Change of Equity in Subsidiaries or Associates, and recognized as income or expenses in the period the investments are disposed of.

j. Penyisihan Piutang Ragu-ragu

Perusahaan dan anak perusahaan menetapkan penyisihan piutang ragu-ragu berdasarkan penelaahan terhadap masing-masing akun piutang pada akhir tahun.

j. Allowance for Doubtful Accounts

Allowance for doubtful accounts is provided based on a review of the status of the individual receivable accounts at the end of the year.

k. Persediaan

Persediaan dinyatakan berdasarkan jumlah terendah antara biaya perolehan dan nilai realisasi bersih. Biaya perolehan ditentukan dengan metode rata-rata tertimbang. Nilai realisasi bersih merupakan taksiran harga jual persediaan dikurangi beban penjualan yang diperlukan.

k. Inventories

Inventories are stated at the lower of cost and net realisable value. Cost is determined using the weighted average method. Net realisable value is the estimated selling price in the ordinary course of business less applicable selling expenses.

l. Biaya Dibayar Dimuka

Biaya dibayar dimuka diamortisasi selama masa manfaat masing-masing biaya dengan metode garis lurus.

l. Prepaid Expenses

Prepaid expenses are amortized over their beneficial periods using the straight-line method.

m. Properti Investasi

Properti investasi adalah properti (tanah atau bangunan atau bagian dari suatu bangunan atau keduanya) untuk menghasilkan rental atau untuk kenaikan nilai atau duanya.

Properti investasi awalnya dinilai sebesar biaya perolehan. Selanjutnya setelah penilaian awal, properti investasi dinilai dengan menggunakan nilai wajar. Keuntungan atau kerugian yang timbul dari perubahan nilai wajar diakui pada laporan laba rugi pada saat terjadinya.

m. Investment Properties

Investment properties are properties (land or a building – or part of a building – or both) held to earn rentals or for capital appreciation or both.

Investment properties are recorded initially at cost. Subsequent to initial recognition, investment properties are measured at fair value. Gains and losses arising from changes in fair value are recognized in income statement in the period in which they arise.

n. Aset Tetap

Sejak 31 Desember 2008, pesawat, tanah dan bangunan dinyatakan berdasarkan nilai revaluasi yang merupakan nilai wajar pada tanggal revaluasi dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai yang terjadi setelah tanggal revaluasi. Revaluasi dilakukan dengan keteraturan yang memadai untuk memastikan bahwa jumlah tercatat tidak berbeda secara material dari jumlah yang ditentukan dengan menggunakan nilai wajar pada tanggal neraca.

n. Property, Plant and Equipment

Starting December 31, 2008, aircraft, land and buildings are stated at their revalued amounts, being the fair value at the date of revaluation, less any subsequent accumulated depreciation and subsequent accumulated impairment losses. Revaluations is made with sufficient regularity to ensure that the carrying amount does not differ materially from that which would be determined using fair at the balance sheet date.

Kenaikan yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan langsung dikreditkan surplus revaluasi pada bagian ekuitas, kecuali sebelumnya penurunan revaluasi atas aset yang sama pernah diakui dalam laporan laba rugi, dalam hal ini kenaikan revaluasi hingga sebesar penurunan nilai aset akibat revaluasi tersebut, dikreditkan dalam laporan laba rugi. Penurunan jumlah tercatat yang berasal dari revaluasi pesawat, tanah dan bangunan dibebankan dalam laporan laba rugi apabila penurunan tersebut melebihi saldo surplus revaluasi aset yang bersangkutan, jika ada.

Any revaluation increase arising on the revaluation of such aircraft, land and buildings is credited to the revaluation surplus in the equity section, except to the extent that it reverses a revaluation decrease, for the same asset which was previously recognized in profit or loss, in which case the increase is credited to profit and loss to the extent of the decrease previously charged. A decrease in carrying amount arising on the revaluation of such aircraft, land and buildings is charged to profit or loss to the extent that it exceeds the balance, if any, held in the revaluation surplus relating to a previous revaluation of such aircraft, land and buildings.

Surplus revaluasi pesawat, tanah dan bangunan yang telah disajikan dalam ekuitas dipindahkan langsung ke saldo laba pada saat aset tersebut dihentikan pengakuannya.

The revaluation surplus included in equity in respect of aircrafts, land and buildings is directly transferred to retained earnings when the asset is derecognized.

Sebelumnya, aset tetap dinyatakan berdasarkan biaya perolehan, dikurangi akumulasi penyusutan dan akumulasi rugi penurunan nilai. Perubahan kebijakan akuntansi dari model biaya ke model revaluasi dalam pengukuran berikutnya aset tetap pesawat, tanah dan bangunan diterapkan secara prospektif.

Previously, aircrafts, land and buildings and improvements are stated at cost, less accumulated depreciation and any accumulated impairment losses. The change in the accounting policy for subsequent measurement of aircrafts, land and buildings from cost model to revaluation model is accounted for prospectively.

Aset tetap pesawat disusutkan hingga ke estimasi nilai residu dengan mengunakan metode garis lurus selama taksiran masa manfaat, sebagai berikut:

Aircraft assets are depreciated using the straight-line method to an estimated residual value based on their estimated useful lives, as follows:

	Tahun/ *Years*	
Rangka pesawat	18 - 20 (2008 : 12 - 15)	Airframe
Mesin	18 - 20 (2008 : 12 - 15)	Engine
Simulator	10	Simulator
Rotable part	12	Rotable part
Aset pemeliharaan		Maintenance assets
Inspeksi rangka pesawat	Periode inspeksi berikut/ *period to next inspection*	Airframe inspection
Overhaul mesin	Periode *overhaul* berikut/ *period to next overhaul*	Engine overhaul

Aset tetap non pesawat disusutkan dengan metode garis lurus selama masa manfaat aset tesebut, sebagai berikut:

Non aircraft assets are depreciated using the straight-line method based on the estimated useful lives of the asset, as follows:

	Tahun/ *Years*	
Bangunan		Buildings
Hanggar	40	Hangar
Gedung kantor	40 (2008 : 20)	Office
Kendaraan	3 - 5	Vehicles
Inventaris dan peralatan	2 - 10	Furniture and fixtures

Tanah tidak disusutkan.

Land is not depreciated.

Aset sewaan disusutkan berdasarkan taksiran masa manfaat ekonomis yang sama dengan aset tetap yang dimiliki sendiri atau disusutkan selama jangka waktu yang lebih pendek antara periode sewa dan umur manfaatnya.

Assets held under finance lease are depreciated based on the same estimated useful life with owned assets or over the lease period which ever is shorter.

Taksiran masa manfaat, nilai residu dan metode penyusutan direview minimum setiap akhir tahun buku, dan pengaruh dari setiap perubahan estimasi akuntansi diterapkan secara prospektif.

The estimated useful lives, residual values and depreciation method are reviewed at least each year end and the effect of any changes in estimate is accounted for on a prospective basis.

Beban pemeliharaan dan perbaikan dibebankan pada laporan laba rugi konsolidasi pada saat terjadinya. Biaya-biaya lain yang terjadi selanjutnya yang timbul untuk menambah, mengganti atau memperbaiki aset tetap dicatat sebagai biaya perolehan aset jika dan hanya jika besar kemungkinan manfaat ekonomis di masa depan berkenaan dengan aset tersebut akan mengalir ke entitas dan biaya perolehan aset dapat diukur secara andal. Apabila aset tetap tidak digunakan lagi atau dijual, maka nilai tercatat dikeluarkan dari laporan keuangan konsolidasi dan keuntungan atau kerugian yang dihasilkan diakui dalam laporan laba rugi konsolidasi.

The cost of maintenance and repairs is charged to operations as incurred. Other costs incurred subsequently to add to, replace part of, or service an item of property and equipment, are recognized as asset if, and only if it is probable that future economic benefits associated with the item will flow to the entity and the cost of the item can be measured reliably. When assets are retired or otherwise disposed of, their carrying amount is removed from the accounts and any resulting gain or loss is reflected in the current operations.

Aset dalam penyelesaian dinyatakan sebesar biaya perolehan. Biaya perolehan tersebut termasuk biaya pinjaman yang terjadi selama masa pembangunan yang timbul dari hutang yang digunakan untuk pembangunan aset tersebut. Akumulasi biaya perolehan akan dipindahkan ke masing-masing aset tetap yang bersangkutan pada saat selesai dan siap digunakan.

Construction in progress is stated at cost which includes borrowing costs during construction on debts incurred to finance the construction. Construction in progress is transferred to the respective property and equipment account when completed and ready for use.

Untuk pinjaman yang tidak spesifik digunakan untuk perolehan asset tertentu, jumlah biaya pinjaman yang dikapitalisasi tertentu terhadap jumlah pengeluaran untuk perolehan asset tersebut. Tingkat kapitalisasi adalah rata-rata tertimbang dari biaya pinjaman terhadap saldo pinjaman terkait selama periode tersebut, tidak termasuk jumlah pinjaman yang spesifik digunakan untuk perolehan aset tertentu lainnya.

For borrowings that are not specific to the acquisition of a qualifying asset, the amount capitalized is determined by applying a capitalization rate to the amount expended on the qualifying asset. The capitalization rate is the weighted average of the borrowing costs applicable to the total borrowings outstanding during the period, excluding borrowings directly attributable to financing other qualifying assets.

Aset tetap dalam rangka bangun, kelola dan alih dinyatakan berdasarkan biaya perolehan setelah dikurangi akumulasi penyusutan. Penyusutan dihitung dengan menggunakan metode garis lurus selama 20 - 30 tahun.

Properties under BOT are stated at cost, less accumulated depreciation. Depreciation is computed using the straight-line method over 20 - 30 years.

o. Penurunan Nilai Aset

Bila nilai tercatat aset melebihi taksiran jumlah yang dapat diperoleh kembali maka nilai tercatat tersebut diturunkan ke jumlah yang dapat diperoleh kembali tersebut, yang ditentukan sebagai nilai tertinggi antara nilai jual neto dan nilai pakai.

p. Sewa

Sewa diklasifikasikan sebagai sewa pembiayaan jika sewa tersebut mengalihkan secara substansial seluruh risiko dan manfaat yang terkait dengan kepemilikan aset. Sewa lainnya, yang tidak memenuhi kriteria tersebut, diklasifikasikan sebagai sewa operasi.

Sebagai Lessee

Aset yang diperoleh melalui sewa pembiayaan dicatat pada awal masa sewa sebesar nilai wajar aset sewaan Perusahaan dan anak perusahaan yang ditentukan pada awal kontrak atau, jika lebih rendah, sebesar nilai kini dari pembayaran sewa minimum. Kewajiban kepada lessor disajikan di dalam neraca sebagai kewajiban sewa pembiayaan.

Pembayaran sewa dipisahkan antara bagian yang merupakan beban keuangan dan bagian yang merupakan pengurangan dari kewajiban sewa sehingga mencapai suatu tingkat bunga yang konstan (tetap) atas saldo kewajiban. Beban keuangan dibebankan langsung ke laba rugi. Rental kontijen dibebankan pada periode terjadinya.

Pembayaran sewa operasi diakui sebagai beban dengan dasar garis lurus selama masa sewa, kecuali terdapat dasar sistematis lain yang dapat lebih mencerminkan pola waktu dari manfaat aset yang dinikmati pengguna. Rental kontijen diakui sebagai beban di dalam periode terjadinya.

Dalam hal insentif diperoleh dalam sewa operasi, insentif tersebut diakui sebagai kewajiban. Keseluruhan manfaat dari insentif diakui sebagai pengurangan dari biaya sewa dengan dasar garis lurus kecuali terdapat dasar sistematis lain yang lebih mencerminkan pola waktu dari manfaat yang dinikmati pengguna.

o. Impairment of an Asset

When the carrying amount of an asset exceeds its estimated recoverable amount, the asset is written down to its estimated recoverable amount, which is determined as the higher of net selling price and value in use.

p. Leases

Leases are classified as finance leases whenever the terms of the lease transfer substantially all the risks and rewards of ownership to the lessee. All other leases, which do not meet this criteria, are classified as operating leases.

The Group as a lessee

Assets held under finance leases are initially recognized as assets of the Company and subsidiaries at their fair value at the inception of the lease or, if lower, at the present value of the minimum lease payments. The corresponding liability to the lessor is included in the balance sheet as a finance lease obligation.

Lease payments are apportioned between finance charges and reduction of the lease obligation so as to achieve a constant rate of interest on the remaining balance of the liability. Finance charges are charged directly to profit or loss. Contingent rentals are recognized as expenses in the periods in which they are incurred.

Operating lease payments are recognized as an expense on a straight-line basis over the lease term, except where another systematic basis is more representative of the time pattern in which economic benefits from the leased asset are consumed. Contingent rentals arising under operating leases are recognized as an expense in the period in which they are incurred.

In the event that lease incentives are received to enter into operating leases, such incentives are recognized as a liability. The aggregate amount of incentives is recognized as a reduction of rental expense on a straight-line basis, except where another systematic basis is more representative of the time pattern in which economic benefits from the leased asset are consumed.

Jual dan Sewa–Balik

Aset yang dijual berdasarkan transaksi jual dan sewa-balik diperlakukan sebagai berikut:

- Jika suatu transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa pembiayaan, selisih lebih hasil penjualan diatas nilai tercatat, tidak segera diakui sebagai pendapatan tetapi ditangguhkan dan diamortisasi selama masa sewa.

- Jika transaksi jual dan sewa-balik merupakan sewa operasi dan transaksi tersebut dilakukan pada nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera. Jika harga jual dibawah nilai wajar, maka laba atau rugi diakui segera, kecuali rugi tersebut dikompensasikan dengan pembayaran sewa masa depan yang lebih rendah dari harga pasar, maka rugi tersebut ditangguhkan dan diamortisasi secara proporsional dengan pembayaran sewa selama periode penggunaan aset. Jika harga jual diatas nilai wajar, selisih lebih diatas nilai wajar tersebut ditangguhkan dan diamortisasi selama periode penggunaan aset.

Untuk sewa operasi, jika nilai wajar aset pada saat transaksi jual dan sewa-balik lebih rendah daripada nilai tercatatnya, maka rugi sebesar selisih antara nilai tercatat dan nilai wajar diakui segera.

Untuk sewa pembiayaan, tidak diperlukan penyesuaian kecuali jika telah terjadi penurunan nilai. Dalam hal ini, nilai tercatat diturunkan ke jumlah yang dapat dipulihkan.

q. Biaya Pemeliharaan Pesawat

Biaya inspeksi besar rangka pesawat dan perbaikan besar mesin pesawat milik sendiri dan sewa pembiayaan dikapitalisasi dan disusutkan selama periode sampai dengan inspeksi atau perbaikan besar berikutnya.

Sale and leaseback

Assets sold under a sale and leaseback transaction are accounted for as follows:

- If the sale and leaseback transaction results in a finance lease, any excess of sales proceeds over the carrying amount of the asset is deferred and amortized over the lease term.

- If the sale and leaseback transaction results in an operating lease, and the transaction is established at fair value, any profit or loss is recognized immediately. If the sale price is below fair value, any profit or loss is recognized immediately except that, if the loss is compensated by future lease payments at below market price, it is deferred and amortized in proportion to the lease payments over the period for which the asset is expected to be used. If the sale price is above fair value, the excess over fair value is deferred and amortized over the period for which the asset is expected to be used.

For operating leases, if the fair value at the time of a sale and leaseback transaction is less than the carrying amount of the asset, a loss equal to the amount of the difference between the carrying amount and fair value is recognized immediately.

For finance leases, no such adjustment is necessary unless there has been an impairment in value, in which case the carrying amount is reduced to recoverable amount.

q. Heavy Maintenance Costs of Aircraft

Major airframe inspection cost relating to heavy maintenance visit and engine overhauls for owned aircraft and those held on finance lease is capitalized and amortized over the period until the next expected major inspection or overhaul.

Bila terdapat komitmen untuk perawatan pesawat sesuai yang diatur dalam perjanjian sewa operasi, penyisihan diakui selama jangka waktu sewa atas kewajiban pengembalian sesuai yang dipersyaratkan dalam perjanjian tersebut. Penyisihan dibuat berdasarkan pengalaman historis, petunjuk pabrik dan, jika relevan, kewajiban kontrak untuk menentukan nilai sekarang dari perkiraan biaya masa depan dari inspeksi rangka pesawat dan perbaikan mesin berdasarkan biaya aktual yang dibebankan dalam laporan laba rugi, dihitung dengan merujuk pada periode perbaikan besar atau inspeksi berikutnya.

If there is a commitment related to maintenance of aircraft held under operating lease arrangements, a provision is made during the lease term for the lease return obligations specified within those lease agreements. The provision is made based on historical experience, manufacturers' advice and if relevant, contractual obligations, to determine the present value of the estimated future of major airframe inspections cost and engine overhauls, by making appropriate actual charges to the statements of operations, calculated by reference to period following major overhaul or inspections.

Biaya perbaikan dan pemeliharaan lainnya dibebankan pada saat terjadinya.

All other repair and maintenance costs are expensed as incurred.

r. Beban Tangguhan

Biaya-biaya lain yang memenuhi kriteria pengakuan aset akan ditangguhkan dan diamortisasi dengan metode garis lurus berdasarkan masa manfaatnya.

r. Deferred charges

Other charges that meet the asset recognition criteria are deferred and amortized using the straight-line method over their beneficial periods.

s. Pengakuan Pendapatan dan Beban

Penjualan tiket penumpang dan jasa kargo awalnya diakui sebagai pendapatan diterima dimuka transportasi. Pendapatan operasional diakui pada saat penerbangan telah dilakukan. Penjualan didalamnya termasuk juga atas pemulihan *surcharges* selama tahun berjalan

s. Revenue and Expense Recognition

Passenger ticket and cargo waybill sales are initially recorded as unearned transportation revenue. Revenue is recognized when transportation service is rendered. Revenue also includes recoveries from surcharges during the year.

Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka pendek diakui pada saat jasa diserahkan kepada langganan. Pendapatan jasa perbaikan dan pemeliharaan pesawat atas kontrak jangka panjang diakui dengan menggunakan metode persentase penyelesaian.

Revenue from short-term aircraft maintenance and overhaul contract is recognized when the service is rendered. Revenue from long-term aircraft maintenance and overhaul contracts is recognized using the percentage-of-completion method.

Pendapatan atas jasa perhotelan, jasa boga, biro perjalanan dan jasa sistem reservasi serta jasa lain yang berhubungan dengan penerbangan diakui sebagai pendapatan pada saat jasa diserahkan.

Revenues from hotels, catering, travel agency services, reservation system services and other services related to flight operations are recognized when the services are rendered.

Pendapatan sewa diakui sesuai dengan Catatan 3p.

Rental revenue is recognized in accordance with Note 3p.

Pendapatan bunga diakru berdasarkan waktu terjadinya dengan acuan jumlah pokok terhutang dan tingkat bunga yang sesuai.

Interest revenue is accrued on time basis, by reference to the principal outstanding and at the applicable interest rate.

Penghasilan dividen dari investasi saham diakui pada saat hak menerima dividen telah ditetapkan.

Beban diakui pada saat terjadi atau sesuai dengan masa manfaatnya.

t. Frequent Flyer Program

Perusahaan menyelenggarakan program "Garuda Frequent Flyer" yang menyediakan penghargaan perjalanan kepada anggotanya berdasarkan akumulasi jarak tempuh. Sebagian pendapatan penumpang diatribusikan terhadap penghargaan perjalanan yang diestimasi dan dihitung berdasarkan ekpektasi penggunaan penghargaan tersebut, ditangguhkan sampai penghargaan digunakan dan dicatat sebagai pendapatan ditangguhkan. Penghargaan yang tidak digunakan diakui sebagai pendapatan pada saat kadaluarsa.

u. Imbalan Pasca-kerja dan Imbalan Kerja Jangka Panjang

Imbalan Pasca-Kerja

Perhitungan imbalan pasca-kerja ditentukan dengan menggunakan metode Projected Unit Credit. Akumulasi keuntungan dan kerugian aktuarial bersih yang belum diakui yang melebihi 10% dari jumlah yang lebih besar diantara nilai kini kewajiban imbalan pasti atau nilai wajar aset program diakui dengan metode garis lurus selama rata-rata sisa masa kerja yang diprakirakan dari para pekerja dalam program tersebut. Biaya jasa lalu dibebankan langsung, apabila imbalan tersebut menjadi hak atau vested, dan sebaliknya diakui sebagai beban dengan menggunakan metode garis lurus berdasarkan periode rata-rata sampai imbalan tersebut menjadi vested.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan pasca-kerja di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan pasca-kerja disesuaikan dengan keuntungan dan kerugian aktuarial belum diakui dan biaya jasa lalu belum diakui, dan dikurangi dengan nilai wajar aset program.

Imbalan Kerja Jangka Panjang

Perhitungan imbalan kerja jangka panjang ditentukan dengan menggunakan Projected Unit Credit. Biaya jasa lalu dan keuntungan (kerugian) aktuarial diakui langsung pada tahun yang bersangkutan.

Dividend income from investment in shares of stock is recognized when the shareholders' rights to receive such dividend have been established.

Expenses are recognized when incurred.

t. Frequent Flyer Program

The Company operates a frequent flyer program called "Garuda Frequent Flyer" that provides travel awards to program members based on accumulated mileage. A portion of passenger revenue attributable to the award of frequent flyer benefits, estimated based on expected utilization of these benefits, is deferred until they are utilized. These deferment of the revenue is recorded as unearned revenue on the balance sheet. Any remaining unutilized benefits are recognized as revenue upon expiry.

u. Post-Employment Benefits and Long-Term Benefits

Post-employment benefits

Post-employment benefits are determined using the Projected Unit Credit Method. The accumulated unrecognized actuarial gains and losses that exceed 10% of the greater of the present value of the defined benefit obligations and the fair value of plan assets, is recognized on straight-line basis over the expected average remaining service years of the participating employees. Past service cost is recognized immediately to the extent that the benefits are already vested, and otherwise is amortized on a straight-line basis over the average period until the benefits become vested.

The employee benefits obligation recognized in the balance sheet represents the present value of the defined benefit obligation as adjusted for unrecognized actuarial gains and losses and unrecognized past service cost, and reduced by the fair value of plan assets.

Long-term Benefits

Long-term benefits are determined using the Projected Unit Credit Method. Past service cost and actuarial gains (losses) are recognized immediately in the current operations.

Jumlah yang diakui sebagai kewajiban imbalan kerja jangka panjang di neraca merupakan nilai kini kewajiban imbalan kerja pasti.

The long-term employee benefit obligation recognized in the consolidated balance sheets represents the present value of the defined benefit obligation.

v. Restrukturisasi Hutang Bermasalah

Selisih lebih jumlah tercatat hutang diatas jumlah pembayaran kas masa depan yang ditetapkan dalam persyaratan baru hutang dalam restrukturisasi hutang yang terbatas pada modifikasi atas persyaratan hutang langsung diakui sebagai keuntungan hasil restrukturisasi. Setelah restrukturisasi, jumlah pembayaran kas masa depan yang ditetapkan dalam persyaratan baru dikurangkan dari nilai tercatat hutang dan tidak ada beban bunga yang diakui hingga jatuh tempo hutang tersebut.

Jika nilai tercatat pinjaman lebih kecil dari jumlah pembayaran kas masa depan yang ditetapkan dalam persyaratan baru hutang dalam restrukturisasi yang terbatas pada modifikasi persyaratan, maka tidak ada keuntungan ataupun kerugian hasil restrukturisasi yang diakui. Dampak restrukturisasi tersebut diakui secara prospektif sejak saat restrukturisasi dilaksanakan. Setelah restrukturisasi, beban bunga dihitung dengan menggunakan tingkat bunga efektif konstan dikalikan dengan nilai tercatat hutang pada awal setiap periode sampai dengan jatuh temponya.

v. Troubled Debt Restructuring

The excess of the carrying amount of the loan and related accounts over the total future cash payments specified by the new terms of the loan in a troubled debt restructuring involving only modification of terms is recognized immediately as restructuring gain. After the restructuring, total future cash payments under the terms of the loan are deducted from the carrying amount of the loan, and no interest expense is recognized on such loan until maturity.

If the carrying amount of the loan is less than the total future cash payments specified by the new terms of the loan in a troubled debt restructuring involving only modification of terms, no gain or loss is recognized. The effect of such restructuring is accounted for prospectively from the time of restructuring. After the restructuring, interest expense is computed by applying a constant effective interest rate to the carrying amount of the loan and related accounts at the beginning of each period until maturity.

w. Kewajiban Diestimasi

Kewajiban diestimasi diakui bila Perusahaan dan anak perusahaan memiliki kewajiban kini (baik bersifat hukum maupun konstruktif) sebagai akibat peristiwa masa lalu dan besar kemungkinan Perusahaan dan anak perusahaan diharuskan menyelesaikan kewajiban serta jumlah kewajiban tersebut dapat diestimasi secara andal.

Jumlah diakui sebagai kewajiban diestimasi merupakan taksiran terbaik yang diharuskan menyelesaikan kewajiban pada tanggal neraca, dengan memperhatikan unsur risiko dan ketidakpastian yang melekat pada kewajiban. Kewajiban diestimasi diukur menggunakan estimasi arus kas untuk menyelesaikan kewajiban kini dengan jumlah tercatatnya sebesar nilai kini dari arus kas tersebut.

w. Provision

Provisions are recognized when the Company and its subsidiaries have a present obligation (legal or constructive) as a result of a past event, it is probable that the Company and its subsidiaries will be required to settle the obligation, and a reliable estimate can be made of the amount of the obligation.

The amount recognized as a provision is the best estimate of the consideration required to settle the obligation at the balance sheet date, taking into account the risks and uncertainties surrounding the obligation. Where a provision is measured using the cash flows estimated to settle the present obligation, its carrying amount is the present value of those cash flows.

Bila beberapa atau keseluruhan dari manfaat ekonomis mengharuskan penyelesaian kewajiban diestimasi diharapkan dapat dipulihkan dari pihak ketiga, piutang diakui sebagai aset apabila terdapat kepastian tagihan dapat diterima dan jumlah piutang dapat diukur secara andal.

When some or all of the economic benefits required to settle a provision are expected to be recovered from a third party, the receivable is recognized as an asset if it is virtually certain that reimbursement will be received and the amount of the receivable can be measured reliably.

x. Pajak Penghasilan

Beban pajak kini ditentukan berdasarkan laba kena pajak dalam tahun yang bersangkutan yang dihitung berdasarkan tarif pajak yang berlaku.

Aset dan kewajiban pajak tangguhan diakui atas konsekuensi pajak periode mendatang yang timbul dari perbedaan jumlah tercatat aset dan kewajiban menurut laporan keuangan dengan dasar pengenaan pajak aset dan kewajiban. Kewajiban pajak tangguhan diakui untuk semua perbedaan temporer kena pajak dan Aset pajak tangguhan diakui untuk perbedaan temporer yang boleh dikurangkan, sepanjang besar kemungkinan dapat dimanfaatkan untuk mengurangi laba kena pajak pada masa datang.

Pajak tangguhan diukur dengan menggunakan tarif pajak yang berlaku atau secara substansial telah berlaku pada tanggal neraca. Pajak tangguhan dibebankan atau dikreditkan dalam laporan laba rugi, kecuali pajak tangguhan yang dibebankan atau dikreditkan langsung ke ekuitas.

Aset dan kewajiban pajak tangguhan disajikan di neraca, kecuali aset dan kewajiban pajak tangguhan untuk entitas yang berbeda, atas dasar kompensasi sesuai dengan penyajian aset dan kewajiban pajak kini.

x. Income Tax

Current tax expense is determined based on the taxable income for the year computed using the prevailing tax rates.

Deferred tax assets and liabilities are recognized for the future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amounts of assets and liabilities and their respective tax bases. Deferred tax liabilities are recognized for all taxable temporary differences and deferred tax assets are recognized for deductible temporary differences to the extent that it is probable that taxable income will be available in future periods against which the deductible temporary differences can be utilized.

Deferred tax is calculated at the tax rates that have been enacted or substantively enacted by the balance sheet date. Deferred tax is charged or credited in the statement of income, except when it relates to items charged or credited directly to equity, in which case the deferred tax is also charged or credited directly to equity.

Deferred tax assets and liabilities except deferred tax asset and liability for different entity, are offset in the balance sheet in the same manner the current tax assets and liabilities are presented.

y. Instrumen Keuangan Derivatif

Instrumen keuangan derivatif awalnya dinilai berdasarkan nilai wajar pada saat tanggal kontrak dibuat, dan selanjutnya dinilai kembali berdasarkan nilai wajar pada tanggal laporan keuangan. Perlakuan akuntansi atas perubahan kemudian dalam nilai wajar tergantung apakah derivatif tersebut ditujukan untuk instrumen lindung nilai, dan jika benar, sifat dari obyek yang dilindungi nilainya.

y. Derivative Financial Instruments

Derivatives are initially recognized at fair value at the date the derivative contract is entered into and are subsequently measured to their fair value at each balance sheet date. The accounting for subsequent changes in fair value depends on whether the derivative is designated as a hedging instrument, and if so, the nature of the item being hedged.

Perubahan nilai wajar instrumen derivatif keuangan yang ditujukan untuk lindung arus kas masa depan yang efektif diakui sebagai bagian dari ekuitas dan bagian yang tidak efektif langsung diakui dalam laporan laba rugi. Jika transaksi lindung nilai mengakibatkan pengakuan aset atau kewajiban, akumulasi keuntungan dan kerugian dalam ekuitas direklasfikasi ke laporan laba rugi dalam periode yang sama selama aset atau kewajiban yang terkait mempengaruhi laba rugi. Untuk lindung nilai yang tidak mengakibatkan pengakuan aset atau kewajiban, jumlah yang ditangguhkan dalam ekuitas diakui dalam laporan laba rugi pada periode yang sama dimana item yang dilindung nilai mempengaruhi laba atau rugi bersih.

Changes in fair value of derivative financial instruments that are designated as effective hedges of future cash flows are recognized as part of equity and the ineffective portion is recognized immediately in earnings. If the hedged transaction results in the recognition of an asset or liability, the accumulated gains and losses under equity are reclassified into earnings in the same period in which the related asset or liability affects earnings. For hedges that do not result in the recognition of an asset or liability, amounts deferred in equity are recognized in earnings in the same period in which the hedged item affects net income or loss.

Untuk lindung nilai efektif terhadap eksposur perubahan nilai wajar, item yang dilindung nilai disesuaikan dengan perubahan nilai wajar yang atribusikan terhadap resiko yang dilindung nilai dan perubahan tersebut langsung diakui dalam laporan laba rugi. Keuntungan atau kerugian dari pengukuran kembali derivatif, atau komponen mata uang asing dari jumlah tercatat non-derivatif, diakui langsung dalam laporan laba rugi.

For an effective hedge of an exposure to changes in the fair value, the hedged item is adjusted for changes in fair value attributable to the risk being hedged and such changes are recognized immediately in earnings. Gains or losses from re-measuring the derivative, or the foreign currency component of the carrying amount of non-derivatives, are recognized immediately in earnings.

Perubahan nilai wajar atas instrumen derivatif yang tidak ditujukan untuk lindung nilai, diakui pada laporan laba rugi periode berjalan.

Changes in the fair value of derivative financial instruments that do not qualify for hedge accounting are recognized in the statement of income as they arise.

z. Informasi Segmen

Informasi segmen disusun sesuai dengan kebijakan akuntansi yang dianut dalam penyusunan dan penyajian laporan keuangan konsolidasi. Bentuk primer pelaporan segmen adalah segmen usaha, sedangkan segment sekunder adalah segmen geografis.

Segmen usaha adalah komponen perusahaan yang dapat dibedakan dalam menghasilkan produk atau jasa (baik produk atau jasa individual maupun kelompok produk atau jasa terkait) dan komponen itu memiliki risiko dan imbalan yang berbeda dengan risiko dan imbalan segmen lain.

z. Segment Information

Segment information is prepared using the accounting policies adopted for preparing and presenting the consolidated financial statements. The primary format in reporting segment is based on business segments, while the secondary segment information is based on geographical segments.

A business segment is a distinguishable component of an enterprise that is engaged in providing an individual product or service or a group of related products or services and that is subject to risks and returns that are different from those of other business segments.

Segmen geografis adalah komponen Perusahaan yang dapat dibedakan dalam menghasilkan produk atau jasa pada lingkungan (wilayah) ekonomi tertentu dan komponen itu memiliki risiko dan imbalan yang berbeda dengan risiko dan imbalan pada komponen yang beroperasi pada lingkungan (wilayah) ekonomi lain.

A geographical segment is a distinguishable component of an enterprise that is engaged in providing products or services within a particular economic environment and that is subject to risks and returns that are different from those components operating in other economic environment.

Aset dan kewajiban yang digunakan bersama dalam satu segmen atau lebih dialokasikan kepada setiap segmen, jika dan hanya jika, pendapatan dan beban yang terkait dengan aset tersebut juga dialokasikan pada segmen-segmen tersebut.

Assets and liabilities that relate jointly to two or more segments are allocated to their respective segments, if and only if, their related revenues and expenses are also allocated to those segments.

4. KAS DAN SETARA KAS / 4. CASH AND CASH EQUIVALENTS

	2009 Rp	2008 Rp	
Kas			Cash on hand
Rupiah	3.874.366.602	3.704.233.726	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	2.054.536.801	4.971.717.298	U.S. Dollar
Mata uang asing lainnya	6.850.304.084	8.638.908.554	Other foreign currencies
Jumlah Kas	12.779.207.487	17.314.859.578	Total cash on hand
Bank			Bank
Citibank N.A	287.004.736.019	294.696.676.144	Citibank N.A
Bank Negara Indonesia	122.471.612.401	646.044.251.913	Bank Negara Indonesia
Bank of China	63.965.320.473	49.843.861.102	Bank of China
Bank Mandiri	58.228.797.411	269.092.029.875	Bank Mandiri
National Australian Bank	43.948.604.183	31.471.776.841	National Australian Bank
Commonwealth Bank Of Australia	31.980.246.536	10.381.385.455	Commonwealth Bank Of Australia
Saudi Arabian Bank	9.591.443.221	4.461.496.490	Saudi Arabian Bank
Bank CIMB Niaga	9.518.003.388	12.934.438.070	Bank CIMB Niaga
United Overseas Bank	8.838.957.646	1.357.554.085	United Overseas Bank
Industrial Commercial Bank of China	7.399.243.447	4.663.921.871	Industrial Commercial Bank of China
Bank ANZ	6.179.744.205	3.019.222.669	Bank ANZ
Llyods Bank Ltd	3.715.938.954	1.958.219.385	Llyods Bank Ltd
Bank Central Asia	3.262.763.043	11.086.831.385	Bank Central Asia
Bangkok Bank Limited	3.115.846.090	6.399.858.832	Bangkok Bank Limited
Bank lain	19.536.090.931	62.115.232.633	Other banks
Jumlah bank	678.757.347.948	1.409.526.756.750	Total cash in bank

	2009 Rp	2008 Rp	
Deposito berjangka			Time Deposit
Bank Negara Indonesia	682.705.401.144	733.648.100.000	Bank Negara Indonesia
Bank Rakyat Indonesia	200.000.000.000	-	Bank Rakyat Indonesia
Bank Mandiri	38.835.592.479	230.272.700.000	Bank Mandiri
Bank Bukopin	32.448.290.875	45.190.000.000	Bank Bukopin
Bank Mega	20.600.000.000	41.379.999.927	Bank Mega
Bank CIMB Niaga	15.450.000.000	86.870.000.000	Bank CIMB Niaga
Bank Permata	11.600.000.000	14.500.000.000	Bank Permata
National Australia Bank	8.431.810.000	-	National Australia Bank
Bank Himpunan Saudara	5.700.000.000	4.000.000.000	Bank Himpunan Saudara
Citibank N.A	4.970.000.000	2.836.000.000	Citibank N.A
Bank Mega Syariah	4.406.384.776	8.188.056.770	Bank Mega Syariah
Bank Korea	2.484.744.000	-	Korean Bank
Bank Internasional Indonesia	2.222.256.806	2.053.332.566	Bank Internasional Indonesia
Bank Artha Graha	1.100.469.418	1.009.180.328	Bank Artha Graha
Bank Eksport Indonesia	-	5.000.000.000	Bank Eksport Indonesia
Jumlah deposito berjangka	1.030.954.949.498	1.174.947.369.591	Total time deposits
Jumlah	1.722.491.504.933	2.601.788.985.919	Total
Tingkat bunga deposito berjangka per tahun:			Interest rates per annum on time deposits:
Rupiah	6,75% - 9,25%	7,50% - 13,50%	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	2,50% - 3,75%	3,75% - 6,00%	U.S. Dollar
Dolar Australia	2,88%	-	Australian Dollar
Won Korea	2,78%	-	Korean Won

Kas dan setara kas berdasarkan mata uang:

Cash and cash equivalents based on currency:

	2009 Rp	2008 Rp	
Rupiah	725.451.974.248	1.790.582.077.265	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	677.885.931.040	559.297.844.361	U.S. Dollar
Dolar Australia	141.585.236.610	76.786.363.843	Australian Dollar
Renmimbi China	71.364.563.920	54.507.782.973	Chinese Renmimbi
Yen Jepang	24.599.457.494	20.469.536.894	Japanese Yen
Dolar Singapura	13.969.714.159	25.813.594.976	Singapore Dollar
Dolar Hongkong	13.852.898.992	7.633.473.726	Hongkong Dollar
Riyal Saudi Arabia	9.591.443.221	4.461.496.490	Saudi Arabian Riyal
Euro	6.784.358.929	24.662.134.959	Euro
Won Korea	6.065.957.799	13.540.149.494	Korean Won
Poundsterling Inggris	5.630.455.676	2.032.017.423	Great Britain Poundsterling
Mata uang lainnya (masing-masing dibawah 5 milyar)	25.709.512.845	22.002.513.515	Other currencies (each below 5 billion)
Jumlah	1.722.491.504.933	2.601.788.985.919	Total

5. INVESTASI JANGKA PENDEK / SHORT-TERM INVESTMENTS

	2009 Rp	2008 Rp	
Deposito berjangka			Time deposits
Bank CIMB Niaga	11.000.000.000	11.000.000.000	Bank CIMB Niaga
Citibank N.A.	-	3.600.000.000	Citibank N.A.
Jumlah	11.000.000.000	14.600.000.000	Total
Tingkat bunga per tahun	6,75% - 9,25%	8,34% - 10,14%	Interest rates per annum

Deposito berjangka pada Bank CIMB Niaga digunakan sebagai jaminan atas pinjaman PT Mandira Erajasa Wahana (Catatan 18).

Time deposit in Bank CIMB Niaga is used as collateral for loans of PT Mandira Erajasa Wahana (Note 18).

Deposito berjangka pada Citibank N.A mempunyai jangka waktu lebih dari tiga bulan.

Time deposit in Citibank N.A had maturity of more than three months.

6. PIUTANG USAHA / TRADE ACCOUNTS RECEIVABLE

a. Berdasarkan Debitur / By Debtor

	2009 Rp	2008 Rp	
Pihak hubungan istimewa (Catatan 44)	16.800.344.951	14.441.722.512	Related parties (Note 44)
Pihak ketiga			Third parties
Jasa penerbangan			Airlines services
Agen penumpang	512.630.479.449	407.547.492.793	Passenger agents
Haji	182.397.708.852	119.245.609	Hajj
Agen kargo	94.862.157.171	74.822.956.011	Cargo agents
Kartu kredit	12.456.861.561	22.349.145.690	Credit cards
Pos	10.126.671.972	8.049.205.717	Mail
Perusahaan penerbangan	651.639.575	42.799.934.844	Airlines
Lain-lain	49.613.012.516	58.424.554.779	Others
Sub jumlah	862.738.531.096	614.112.535.443	Sub total
Non jasa penerbangan	488.058.453.606	523.092.301.510	Non airlines services
Jumlah	1.350.796.984.702	1.137.204.836.953	Total
Penyisihan piutang ragu-ragu	(300.987.097.923)	(319.813.484.264)	Allowance for doubtful accounts
Jumlah	1.049.809.886.779	817.391.352.689	Total
Jumlah bersih	1.066.610.231.730	831.833.075.201	Total - net

b. Berdasarkan Umur Piutang / b. By Age Category

	2009 Rp	2008 Rp	
Belum jatuh tempo	225.129.114.066	189.084.642.287	Not yet due
Jatuh tempo			Past due
1 - 60 hari	495.529.983.301	404.556.310.413	1- 60 days
61 - 180 hari	277.894.658.865	160.728.540.015	61 - 180 days
181 - 360 hari	12.533.321.745	180.079.020.430	181 - 360 days
> 360 hari	356.510.251.676	217.198.046.320	> 360 days
Jumlah	1.367.597.329.653	1.151.646.559.465	Total
Penyisihan piutang ragu-ragu	(300.987.097.923)	(319.813.484.264)	Allowance for doubtful accounts
Jumlah bersih	1.066.610.231.730	831.833.075.201	Total - net

c. Berdasarkan Mata Uang / c. By Currency

	2009 Rp	2008 Rp	
Rupiah	864.357.018.649	513.613.065.760	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	291.297.756.786	434.307.263.246	U.S. Dollar
Yen Jepang	64.915.392.921	73.538.226.399	Japanese Yen
Dolar Australia	64.349.231.557	23.536.172.292	Australian Dollar
Mata uang lainnya	82.677.929.740	106.651.831.768	Other currencies
Jumlah	1.367.597.329.653	1.151.646.559.465	Total
Penyisihan piutang ragu-ragu	(300.987.097.923)	(319.813.484.264)	Allowance for doubtful accounts
Jumlah bersih	1.066.610.231.730	831.833.075.201	Total - net

Mutasi penyisihan piutang ragu-ragu: / Changes in allowance for doubtful accounts:

	2009 Rp	2008 Rp	
Saldo awal tahun	319.813.484.264	260.572.903.748	Balance at beginning of year
Penambahan	15.173.617.536	112.127.700.530	Additions
Pemulihan	(34.000.003.877)	(52.887.120.014)	Recovery
Saldo akhir tahun	300.987.097.923	319.813.484.264	Balance at end of year

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan piutang ragu-ragu cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul akibat tidak tertagihnya piutang. Manajemen juga berpendapat bahwa tidak terdapat risiko yang terkonsentrasi secara signifikan atas piutang kepada pihak ketiga.

The management believes that the allowance for doubtful accounts is adequate to cover possible losses on uncollectible accounts. Management also believes that there are no significant concentrations of credit risk in third party receivables.

7. PIUTANG LAIN-LAIN / 7. OTHER ACCOUNTS RECEIVABLE

	2009 Rp	2008 Rp	
Piutang pegawai	1.509.276.402	3.492.455.728	Employee receivables
Pendapatan masih harus diterima	1.070.511.274	6.034.163.330	Accrued revenues
Kementerian Negara BUMN	-	47.449.520.000	Ministry of S.O.E
Lain-lain	13.217.715.774	9.161.910.061	Others
Jumlah	15.797.503.450	66.138.049.119	Total

Piutang kepada Kementerian Negara BUMN merupakan piutang atas penjualan tanah dan bangunan.

Other accounts receivable from Ministry of State Owned Enterprises represents receivable due to sale of land and building.

8. PERSEDIAAN / 8. INVENTORIES

	2009 Rp	2008 Rp	
Suku cadang	588.551.524.608	505.333.622.450	Spare parts
Persediaan umum			General inventories
Jasa boga	22.333.432.875	36.694.073.460	Catering
Dokumen	5.415.610.685	5.849.377.637	Document
Lain-lain	72.180.848.873	18.344.781.648	Others
Jumlah	688.481.417.041	566.221.855.195	Total
Penyisihan penurunan nilai persediaan	(70.363.802.991)	(50.049.862.942)	Allowance for decline in value
Jumlah bersih	618.117.614.050	516.171.992.253	Net amount

Perubahan penyisihan penurunan nilai persediaan adalah sebagai berikut:

Changes in the allowance for decline in value of inventories are as follows:

	2009 Rp	2008 Rp	
Saldo awal tahun	50.049.862.942	3.124.254.384	Balance at beginning of year
Penambahan	30.572.423.181	46.925.608.558	Additions
Penghapusan	(10.258.483.132)	-	Write off
Saldo akhir tahun	70.363.802.991	50.049.862.942	Balance at end of year

Manajemen berpendapat bahwa penyisihan penurunan nilai persediaan tersebut cukup untuk menutup kerugian yang mungkin timbul dari penurunan nilai persediaan.

Management believes that the allowance for decline in value of inventories is adequate to cover possible losses on the decline in inventory value.

Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 2008, persediaan telah diasuransikan kepada beberapa perusahaan asuransi terhadap risiko kebakaran dan risiko lainnya berdasarkan suatu paket polis dengan nilai pertanggungan masing-masing sebesar USD 150.000.000 dan USD 200.000.000. Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutup kemungkinan kerugian atas persediaan yang dipertanggungkan.

At December 31, 2009 and 2008, the inventories were insured with some insurance companies against fire and other risks under pool policies with total sum insured of USD 150,000,000 and USD 200,000,000, respectively. Management believes that the insurance coverage is adequate to cover possible losses arising from possible losses on the inventories insured.

9. UANG MUKA DAN BIAYA DIBAYAR DIMUKA / 9. ADVANCES AND PREPAID EXPENSES

	2009 Rp	2008 Rp	
Perbaikan pesawat	247.209.660.108	82.726.545.868	Aircraft maintenance
Bahan bakar	138.631.433.298	232.276.510.831	Fuel
Sewa pesawat	119.906.204.361	109.254.540.969	Aircraft rental
Suku cadang	56.581.641.818	70.924.202.206	Spare parts
Perjalanan dinas	25.855.935.324	9.203.851.745	Duty trip
Sewa gedung	13.914.861.906	8.151.050.881	Building rental
Asuransi	5.210.345.054	4.724.186.621	Insurance
Lain-lain	35.763.848.946	31.710.752.482	Others
Jumlah	643.073.930.815	548.971.641.603	Total

10. PAJAK DIBAYAR DIMUKA / 10. PREPAID TAXES

	2009 Rp	2008 Rp	
Perusahaan			The Company
Taksiran Pajak Penghasilan Badan Lebih Bayar			Estimated Overpayment of Corporate Income Tax
Tahun 2009	89.274.749.341	-	Year 2009
Tahun 2008	20.984.961.155	21.305.203.781	Year 2008
Tahun 2007	-	6.448.157.181	Year 2007
Sub Jumlah	110.259.710.496	27.753.360.962	Sub Total
Anak perusahaan			Subsidiaries
Taksiran Pajak Penghasilan Badan Lebih Bayar			Estimated Overpayment of Corporate Income Tax
Tahun 2009	20.346.820.901	-	Year 2009
Tahun 2008	4.821.812.032	18.687.657.837	Year 2008
Pajak Pertambahan Nilai	9.815.406	499.936.015	Value Added Tax
Sub jumlah	25.178.448.339	19.187.593.852	Sub total
Jumlah	135.438.158.835	46.940.954.814	Total

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

11. DANA PERAWATAN PESAWAT DAN UANG JAMINAN / MAINTENANCE RESERVE FUND AND SECURITY DEPOSITS

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Dana perbaikan pesawat (Catatan 46)	1.032.205.782.837	706.832.278.934	Aircraft maintenance reserve funds (Note 46)
Uang jaminan sewa operasi (Catatan 46)	609.632.121.118	484.397.686.129	Operating lease security deposits (Note 46)
Jumlah	1.641.837.903.955	1.191.229.965.063	Total

12. UANG MUKA PEMBELIAN PESAWAT / ADVANCES FOR PURCHASE OF AIRCRAFT

Akun ini merupakan uang muka pembelian pesawat 3 Airbus tipe A-330, 10 Boeing 777-300ER dengan jadwal pengiriman mulai Juli 2010 sampai dengan Juli 2013, Boeing 737-800 sebanyak 25 pesawat dengan jadwal pengiriman mulai Juni 2009 sampai dengan Mei 2012 (Catatan 47a).

This account represents advances for purchase of 3 (three) Airbus type A-330, 10 Boeing 777-300ER with delivery schedule starting July 2010 up to July 2013, and 25 Boeing 737-800 with delivery schedule starting June 2009 up to May 2012 (Note 47a).

13. INVESTASI SAHAM / INVESTMENTS IN SHARES OF STOCK

	Tempat kedudukan/ *Domicile*	Persentase kepemilikan/ *Percentage of Ownership* %	2009 Rp	2008 Rp
Metode ekuitas/ *Equity method*				
PT Gapura Angkasa	Jakarta	37,5	117.747.653.117	110.013.623.118
PT Aeroprima	Jakarta	40	7.384.794.369	6.729.531.426
PT Aeronurti Catering Services	Jakarta	45	1.812.673.586	1.914.619.883
Metode biaya/*Cost method*				
PT Merpati Nusantara Airlines	Jakarta	4,21	59.088.507.084	59.088.507.084
Papas Limited	Hongkong	17,65	3.642.432.474	3.642.432.474
Abacus International Holdings Ltd.	Singapura/ *Singapore*	1,96	3.524.943.554	3.524.943.554
PT Nusa Dua Graha International	Bali	8,00	12.110.450.000	12.110.450.000
PT Arthaloka Indonesia	Jakarta	3,00	5.115.266.951	5.115.266.951
PT Bumi Minang Padang Plaza	Padang	10,00	3.000.000.000	3.000.000.000
Garuda Orient Holidays	Jepang/*Japan*	10,00	427.212.609	427.212.609
Jumlah/*Total*			213.853.933.744	205.566.587.099

Mutasi investasi pada perusahaan asosiasi:

Changes in investments in associates:

	2009 Rp	2008 Rp	
PT Gapura Angkasa			PT Gapura Angkasa
Saldo awal tahun	110.013.623.118	103.436.370.452	Balance at beginning of year
Bagian laba bersih	11.753.467.451	8.691.291.411	Equity in net income
Dividen	(4.019.437.452)	(1.972.288.745)	Dividends
Tantiem	-	(141.750.000)	Tantiem
Saldo akhir tahun	117.747.653.117	110.013.623.118	Balance at end of year
PT Aeroprima			PT Aeroprima
Saldo awal tahun	6.729.531.426	6.041.704.058	Balance at beginning of year
Bagian laba bersih	1.221.705.321	990.266.870	Equity in net income
Dividen	(566.442.378)	(302.439.502)	Dividends
Saldo akhir tahun	7.384.794.369	6.729.531.426	Balance at end of year
PT Aeronurti Catering Services			PT Aeronurti Catering Services
Saldo awal tahun	1.914.619.883	2.196.473.125	Balance at beginning of year
Bagian rugi bersih	(101.946.297)	(281.853.242)	Equity in net loss
Saldo akhir tahun	1.812.673.586	1.914.619.883	Balance at end of year

Pada tanggal 31 Desember 2009, PT Aerowisata, anak perusahaan, memiliki penyertaan saham pada PT Belitung Inti Permai yang nilainya telah diturunkan menjadi nihil. Manajemen anak perusahaan berpendapat bahwa investasi ini tidak terpulihkan karena pembangunan Hotel Belitung Beach telah terhenti sejak tahun 1994. Biaya perolehan awal investasi ini sebesar Rp 2.059.740.000.

As of December 31, 2009, PT Aerowisata, subsidiary, has investment in shares of PT Belitung Inti Permai which has been fully impaired. The subsidiary's management believes that this investment will not be recovered as the development of Belitung Beach Hotel had been stopped since 1994. The initial cost of the investment amounted to Rp 2,059,740,000.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

14. ASET TETAP / PROPERTY AND EQUIPMENT

	1 Januari/ *January 1, 2009*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi/ *Reclassification*	Surplus revaluasi/ *Revaluations surplus*	31 Desember/ December 31, 2009	31 Desember/ December 31, 2009 Biaya perolehan/ *Cost*	31 Desember/ December 31, 2009 Revaluasi/ *Revaluation*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan/revaluasi:									Acquisition Cost/revaluation:
Aset pesawat									Aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Rangka pesawat	3.342.219.671.714	-	(1.966.445.032)	5.413.149.872	15.680.128.178	3.361.346.504.732	-	3.361.346.504.732	Airframes
Mesin	2.708.494.497.350	88.053.466.850	(226.612.827.717)	233.281.183.868	(475.667.823.364)	2.327.548.496.986	-	2.327.548.496.986	Engines
Simulator	187.990.679.820	113.000.007	-	-	-	188.103.679.827	188.103.679.827	-	Simulators
Rotable parts	467.179.181.267	37.004.625.025	-	-	-	504.183.806.292	504.183.806.292	-	Rotables
Aset Pemeliharaan									Maintenance assets
Rangka pesawat	280.911.982.510	266.026.040.935	(34.880.543.643)	-	-	512.057.479.802	512.057.479.802	-	Airframes
Mesin	1.492.620.568.493	502.467.555.051	(232.788.899.882)	-	-	1.762.299.223.662	1.762.299.223.662	-	Engines
Aset dalam penyelesaian	538.496.685.527	349.947.786.911	-	(238.694.333.741)	-	649.750.138.697	649.750.138.697	-	Assets in progress
Aset sewa pembiayaan									Leased assets
Rangka pesawat	1.362.534.630.104	-	-	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-	Airframes
Mesin	609.377.639.083	116.414.444.850	(129.146.500.494)	-	-	596.645.583.439	596.645.583.439	-	Engines
Aset non pesawat									Non aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Perlengkapan dan peralatan	558.852.528.207	101.640.215.801	(8.590.116.823)	25.512.348.162	-	677.414.975.347	677.414.975.347	-	Supplies and equipment
Perangkat keras	10.969.024.587	132.699.000	-	-		11.101.723.587	11.101.723.587	-	Hardware
Kendaraan	334.979.979.486	53.926.198.637	(18.533.086.891)	-	-	370.373.091.232	370.373.091.232	-	Vehicles
Mesin	63.545.029.894	5.572.168.897	(3.380.401.730)	787.986.464	-	66.524.783.525	66.524.783.525	-	Engine
Instalasi	52.174.313.416	924.194.931	(87.644.529)	2.762.438.097	-	55.773.301.915	55.773.301.915	-	Installation
Tanah	525.561.125.407	2.080.337.250	(3.014.457.050)	-	39.105.920.000	563.732.925.607	-	563.732.925.607	Land
Bangunan dan prasarana	862.818.664.633	31.647.487.692	(921.434.642)	95.549.908.589	203.535.674.595	1.192.630.300.867	-	1.192.630.300.867	Buildings and infrastructure
Aset dalam penyelesaian	62.815.433.020	91.131.747.317	(4.260.499.125)	(124.612.681.311)	-	25.073.999.901	25.073.999.901	-	Assets under construction
Aset sewa									Leased assets
Kendaraan	338.886.600	39.280.079	-	-	-	378.166.679	378.166.679	-	Vehicles
Bangun, kelola, alih									Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899	10.655.740.899	-	Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614	1.484.501.614	-	Engine
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	2.074.935.179	-	Installation
Jumlah	13.476.095.698.809	1.647.121.249.233	(664.182.857.558)	-	(217.346.100.592)	14.241.687.989.892	6.796.429.761.700	7.445.258.228.192	Total
Akumulasi penyusutan:									Accumulated depreciation:
Aset pesawat									Aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Rangka pesawat	2.278.509.375.539	171.781.574.226	(1.966.445.032)	-	-	2.448.324.504.733			Airframes
Mesin	774.724.499.721	441.596.813.275	(226.612.827.717)	-	-	989.708.485.279			Engines
Simulator	125.305.119.054	11.645.770.071	-	-	-	136.950.889.125			Simulators
Rotable parts	284.040.069.968	30.825.374.926	-	-	-	314.865.444.894			Rotables parts
Aset pemeliharaan									Maintenance assets
Rangka pesawat	154.643.601.988	76.214.743.324	(34.880.543.643)	-	-	195.977.801.669			Airframes
Mesin sewa	996.299.189.210	563.964.927.995	(232.788.899.882)	-	-	1.327.475.217.324			Engines
Aset sewa									Leased assets
Rangka pesawat	856.053.473.865	48.485.577.491	-	-	-	904.539.051.356			Airframes
Mesin	292.496.739.684	124.963.336.781	(129.146.500.493)	-	-	288.313.575.972			Engines
Aset non pesawat									Non aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Perlengkapan dan peralatan	474.741.745.538	47.015.778.897	(5.172.044.812)	1.192.859.348	-	517.778.338.971			Supplies and equipment
Perangkat keras	8.674.390.279	997.396.528	-	-	-	9.671.786.807			Hardware
Kendaraan	246.498.340.999	20.146.484.456	(17.581.094.497)	-	-	249.063.730.958			Vehicles
Mesin	46.683.692.315	4.211.044.979	(2.919.205.849)	(1.192.859.348)	-	46.782.672.097			Engine
Instalasi	33.164.226.967	3.308.716.174	(87.644.525)	-	-	36.385.298.616			Installation
Aset sewa									Leased assets
Kendaraan	22.592.440	78.252.007	-	-	-	100.844.447			Vehicles
Bangunan dan prasarana	337.566.851.073	50.200.898.012	(702.670.743)	-	-	387.065.078.342			Buildings and infrastructure
Bangun, kelola, alih :									Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.201.194.871	42.371.990	-	-	-	10.243.566.861			Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614			Engine
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179			Installation
Jumlah	6.923.184.540.305	1.595.479.061.132	(651.857.877.193)	-	-	7.866.805.724.244			Total
Nilai buku	6.552.911.158.504					6.374.882.265.648			Net carrying value

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

	1 Januari/ *January 1, 2008*	Penambahan/ *Additions*	Pengurangan/ *Deductions*	Reklasifikasi/ *Reclassification*	Surplus revaluasi/ *Revaluations surplus*	31 Desember/ December 31, 2008	31 Desember/ December 31, 2008		
							Biaya perolehan/ *Cost*	Revaluasi/ *Revaluation*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya Perolehan/revaluasi:									Acquisition Cost/revaluation:
Aset pesawat									Aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Rangka pesawat	3.497.117.440.362	-	(14.035.994.954)	32.215.175.645	(173.076.949.338)	3.342.219.671.714	-	3.342.219.671.714	Airframes
Mesin	1.310.290.877.912		(197.013.986.264)	249.745.727.576	1.345.471.878.126	2.708.494.497.350	-	2.708.494.497.350	Engines
Simulator	187.990.679.820		-	-	-	187.990.679.820	187.990.679.820	-	Simulators
Rotable parts	407.321.579.750	59.857.601.517	-	-	-	467.179.181.267	467.179.181.267	-	Rotables
Aset Pemeliharaan									Maintenance assets
Rangka pesawat	255.046.074.511	27.508.760.216	(1.642.852.217)	-	-	280.911.982.510	280.911.982.510	-	Airframes
Mesin	1.105.414.592.870	489.557.112.666	(102.351.137.043)	-	-	1.492.620.568.493	1.492.620.568.493	-	Engines
Aset dalam penyelesaian	362.408.901.376	458.048.687.372	-	(281.960.903.221)	-	538.496.685.527	538.496.685.527	-	Assets in progress
Aset sewa									Leased assets
Rangka pesawat	1.340.359.109.058	59.961.330.000	(37.785.808.954)	-	-	1.362.534.630.104	1.362.534.630.104	-	Airframes
Mesin	571.963.528.526	114.537.851.516	(77.123.740.959)	-	-	609.377.639.083	609.377.639.083	-	Engines
Aset non pesawat									Non aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Perlengkapan dan peralatan	513.624.521.666	52.702.668.279	(7.474.661.738)	-	-	558.852.528.207	558.852.528.207	-	Supplies and equipment
Perangkat keras	10.081.300.025	1.034.435.446	(146.710.884)	-		10.969.024.587	10.969.024.587	-	Hardware
Kendaraan	315.717.025.741	38.032.806.040	(18.769.852.295)	-	-	334.979.979.486	334.979.979.486	-	Vehicles
Mesin	58.402.322.502	5.992.623.210	(849.915.818)	-	-	63.545.029.894	63.545.029.894	-	Machinery
Instalasi	47.951.839.562	4.920.306.152	(697.832.298)	-	-	52.174.313.416	52.174.313.416	-	Installation
Tanah	60.406.386.218	4.040.065.909	(22.991.614.750)	-	484.106.288.030	525.561.125.407	-	525.561.125.407	Land
Bangunan dan prasarana	485.489.572.590	4.199.946.031	(34.363.939.831)	-	407.493.085.843	862.818.664.633	-	862.818.664.633	Buildings and infrastructure
Aset dalam penyelesaian	3.732.407.569	62.046.897.873	(2.963.872.422)	-	-	62.815.433.020	62.815.433.020	-	Assets under construction
Aset sewa									Leased assets
Kendaraan	356.727.038	359.989.786	(377.830.224)	-	-	338.886.600	338.886.600	-	Vehicles
Bangun, kelola, alih									Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	10.655.740.899	-	-	-	-	10.655.740.899	10.655.740.899	-	Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614	1.484.501.614	-	Machinery
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179	2.074.935.179	-	Installation
Jumlah	10.547.890.064.788	1.382.801.082.012	(518.589.750.652)	-	2.063.994.302.661	13.476.095.698.809	6.037.001.739.705	7.439.093.959.104	Total
Akumulasi penyusutan:									Accumulated depreciation:
Asset pesawat									Aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Rangka pesawat	2.088.850.242.835	203.695.127.658	(14.035.994.954)	-	-	2.278.509.375.539			Airframes
Mesin	704.489.569.095	267.248.916.891	(197.013.986.264)	-	-	774.724.499.721			Engines
Simulator	113.669.707.316	11.635.411.738	-	-	-	125.305.119.054			Simulators
Rotable parts	260.506.560.934	23.533.509.034	-	-	-	284.040.069.968			Rotables parts
Aset pemeliharaan									Maintenance assets
Rangka pesawat	89.576.880.243	66.709.573.963	(1.642.852.217)	-	-	154.643.601.988			Airframes
Mesin sewa	702.594.448.543	396.055.877.711	(102.351.137.043)	-	-	996.299.189.210			Engines
Aset sewa									Leased assets
Rangka pesawat	801.367.547.576	92.471.735.243	(37.785.808.954)	-	-	856.053.473.865			Airframes
Mesin	219.235.230.636	150.385.250.008	(77.123.740.959)	-	-	292.496.739.684			Engines
Aset non pesawat									Non aircraft assets
Pemilikan langsung									Direct Acquisition
Perlengkapan dan peralatan	451.569.945.880	28.965.664.923	(5.793.865.265)	-	-	474.741.745.538			Supplies and equipment
Perangkat keras	7.916.361.660	871.749.229	(113.720.610)	-	-	8.674.390.279			Hardware
Kendaraan	240.861.194.246	20.905.243.272	(15.268.096.519)	-	-	246.498.340.999			Vehicles
Mesin	42.292.330.906	5.050.160.149	(658.798.740)	-	-	46.683.692.315			Machinery
Instalasi	29.558.653.614	4.146.486.969	(540.913.617)	-	-	33.164.226.967			Installation
Aset sewa									Leased assets
Kendaraan	213.897.911	29.095.493	(220.400.964)	-	-	22.592.440			Vehicles
Bangunan dan prasarana	357.765.984.290	13.718.698.210	(33.917.831.427)	-	-	337.566.851.073			Buildings and infrastructure
Bangun, kelola, alih :									Building, operate, transfer
Bangunan dan prasarana	9.758.921.036	442.273.835	-	-	-	10.201.194.871			Buildings and infrastructure
Mesin	1.484.501.614	-	-	-	-	1.484.501.614			Machinery
Instalasi	2.074.935.179	-	-	-	-	2.074.935.179			Installation
Jumlah	6.123.786.913.513	1.285.864.774.326	(486.467.147.534)	-	-	6.923.184.540.305			Total
Nilai buku	4.424.103.151.276					6.552.911.158.504			Net carrying value

Beban penyusutan sebesar Rp 1.595.479.061.132 per 31 Desember 2009 dan Rp 1,285,864,774,326 per 31 Desember 2008

Depreciation charged to operations amounted to Rp 1,595,479,061,132 as of December 31, 2009 and Rp 1,285,864,774,326 as of December 31, 2008.

Penjualan aset tetap adalah sebagai berikut:

Disposal of property and equipment are as follows:

	2009 Rp	2008 Rp	
Nilai tercatat	7.988.945.458	24.971.078.427	Net carrying amount
Harga jual	20.653.709.665	410.577.908.675	Proceeds
Keuntungan aset tetap	12.664.764.207	385.606.830.248	Gain on sale of property and equipment

Pada tahun 2009, manajemen menetapkan taksiran masa manfaat bangunan dan prasarana tertentu diperpanjang dari 10 tahun menjadi 40 tahun untuk lebih mencerminkan ekspektasi pola konsumsi manfaat ekonomis masa depan aset tersebut. Perubahan taksiran masa manfaat bangunan ini diterapkan secara prospektif. Pengaruh perubahan masa manfaat aset tetap ini mengakibatkan penurunan beban penyusutan pada tahun berjalan sebesar Rp 659.862.602.402.

In 2009, management revised the estimated useful lives of certain buildings and improvements from 10 years to 40 years to better reflect the expected pattern of consumption of the future economic benefits embodied in those assets. The change in the estimated useful lives is accounted for prospectively. The change of the useful lives of these assets has decreased the current year depreciation expense by Rp 659,862,602,402.

Dalam tahun 2009 dan 2008, Perusahaan dan anak perusahaan melakukan revaluasi pesawat, tanah dan bangunan. Revaluasi dilakukan oleh penilai independen menggunakan pendekatan harga pasar untuk aset tanah dan pesawat serta metode biaya penggantian untuk bangunan.

In 2009 and 2008, the Company and its subsidiaries revalued its aircrafts, land and buildings. The revaluation is conducted by independent appraisal using market value approach for land and aircraft and replacement cost method for building.

Aset dalam penyelesaian merupakan bangunan dan mesin yang sedang dibangun dalam rangka ekspansi Perusahaan dan anak perusahaan, yang diperkirakan akan selesai pada tahun 2010.

Construction in progress represents building under construction and machine under installation for the expansion of the Company and its subsidiaries, which are estimated to be completed in 2010.

Aset tetap Perusahaan dan anak perusahaan digunakan sebagai jaminan pinjaman jangka panjang (Catatan 24).

Property and equipment of the Company and subsidiaries are used as collateral for long-term loans (Note 24).

Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 31 Desember 2008, aset tetap kecuali tanah, telah diasuransikan kepada beberapa perusahaan Asuransi terhadap resiko kebakaran, pencurian dan risiko lainnya dengan jumlah pertanggungan masing-masing sebesar USD 776.878.882 dan Rp 1.068.052.471.777 di tahun 2009 dan USD 1.640.108.255 dan Rp 1.172.894.098.543 di tahun 2008. Manajemen berpendapat bahwa nilai pertanggungan tersebut cukup untuk menutupi kemungkinan kerugian atas aset yang dipertanggungkan.

At December 31, 2009 and 2008, property and equipment, except land, were insured with some insurance companies against fire, theft and other possible risks for USD 776,878,882 and Rp 1,68,052,471,777 in 2009 and USD 1,640,108,255 and Rp 1,172,894,098,543 in 2008, respectively. Management believes that the insurance coverage is adequate to cover possible losses on the assets insured.

15. PROPERTI INVESTASI / 15. INVESTMENT PROPERTY

	2009 Rp	2008 Rp	
Saldo awal	176.905.210.500	11.943.947.453	Beginning balance
Penambahan	-	323.992.550	Additions
Penarikan	(3.472.621.566)	(4.459.500)	Disposals
Biaya lain	(947.995.926)	(158.747.414)	Other charges
Keuntungan (kerugian) atas revaluasi properti investasi	(1.487.501.429)	164.800.477.411	Gain (loss) on investment property revaluation
Saldo akhir	170.997.091.579	176.905.210.500	Ending balance

Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai properti investasi berupa tanah dan bangunan di Jakarta dan Bali

The Company and its subsidiaries have investment properties in land and building located in Jakarta and Bali.

Perusahaan dan anak perusahaan menggunakan model nilai wajar untuk mengukur properti investasi setelah pangakuan awalnya. Revaluasi properti investasi dilakukan oleh penilai independent.

The Company and its subsidiaries use fair value model in measuring the investment property subsequent to initial recognition. Valuation of the investment properties was conducted by independent appraisers.

Pada tanggal 28 Desember 2009, anak perusahaan telah menjual properti investasinya dan mengakui keuntungan sebagai berikut:

On December 28, 2009, the subsidiary sold certain Investment properties and recognized gain as follows:

	2009 Rp	
Nilai tercatat	3.472.621.566	Net carrying amount
Harga jual	5.000.000.000	Proceed
Keuntungan penjualan properti investasi	1.527.378.434	Gain on sale of investment property

16. BEBAN TANGGUHAN / 16. DEFERRED CHARGES

	2009 Rp	2008 Rp	
Hak atas tanah	6.597.535.749	3.235.685.189	Land right
Renovasi gedung	4.700.594.794	3.509.239.153	Building renovation
Training pilot	-	12.294.970.040	Pilot's training
Lain-lain	9.308.956.029	4.949.609.699	Others
Jumlah	20.607.086.572	23.989.504.081	Total

17. ASET LAIN-LAIN / 17. OTHER ASSETS

	2009 Rp	2008 Rp	
Piutang lain-lain	160.679.867.130	385.348.209.833	Other receivable
Aset tidak digunakan	49.608.443.848	49.928.535.358	Non productive assets
Uang jaminan	39.104.344.048	37.790.481.034	Security deposits
Persediaan dalam perjanjian pertukaran	-	10.893.749.686	Inventories under exchange agreement
Lain-lain	73.281.280.610	81.068.314.186	Others
Jumlah	322.673.935.636	565.029.290.097	Total

Piutang lain-lain / Other receivables

Akun ini merupakan piutang kepada PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) atas jasa perawatan pesawat. Berdasarkan Perjanjian tanggal 10 Maret 1999, MNA setuju untuk melunasi dalam jangka waktu 8 tahun dengan tingkat bunga 7% per tahun untuk tagihan dalam USD dan 15% per tahun untuk tagihan dalam Rupiah.

This account represents receivable from PT Merpati Nusantara Airlines (MNA) which arose from the maintenance of aircrafts. Based on the agreement dated March 10, 1999, MNA agreed to settle its payables within 8 years with interest rate of 7% per annum for receivable denominated in USD and 15% per annum for receivable denominated in Rupiah.

Pada tahun 2003, manajemen Perusahaan dan MNA telah sepakat mengkonversi piutang tersebut menjadi Obligasi Wajib Konversi (MCB) sebesar USD 30.502.683 dan Rp 999.003.673, sementara piutang sebesar USD 2.770.572 diselesaikan secara terpisah. Menteri Negara BUMN telah menyetujui penerbitan MCB tersebut dengan jangka waktu 5 tahun, bunga 3% per tahun dan imbal hasil sampai jatuh tempo 18%. Namun, MNA tidak dapat menyetujui beberapa klausal yang ingin ditambahkan Perusahaan dalam draft perjanjian tersebut.

In 2003, the Company's management and MNA have agreed to convert the accounts receivable into Mandatory Convertible Bonds (MCB) amounting to USD 30,502,683 and Rp 999,003,673, while the remaining balance of USD 2,770,572 will be settled separately. The Minister of State-Owned Enterprise had agreed the issuance of MCB with a term of 5-years at interest rate of 3% per annum and yield to maturity of 18%. However, MNA did not agree with several clauses that the Company added in the agreement.

Dalam tahun 2004, MNA membatalkan proses MCB dan mengusulkan untuk dikonversi menjadi saham. Hal ini diperkuat dengan surat Menteri Negara BUMN No. S-89/MBU/2005 tanggal 25 Pebruari 2005. Menanggapi surat tersebut, Perusahaan telah mengirimkan surat kepada Menteri Negara BUMN No. DF-2108/05 tanggal 15 April 2005 yang menyatakan bahwa Perusahaan sedang melaksanakan program restrukturisasi hutang hingga tahun 2010 dan selama melaksanakan program tersebut Perusahaan harus tunduk pada batasan yang telah ditetapkan masing-masing kreditur sesuai komitmen dalam perjanjian restrukturisasi hutang, termasuk keputusan investasi Perusahaan.

In 2004, MNA has cancelled the MCB process and proposed the conversion into shares. This proposal was confirmed by Minister of State-Owned Enterprise in his letter No. S-89/MBU/2005 dated February 25, 2005. In response to the letter, the Company had sent a letter to the Minister of State-Owned Enterprise No. DF-2108/05 dated April 15, 2005 which stated that the Company is still conducting the restructuring program until year 2010 and during the restructuring program, the Company should comply with the covenants determined by each creditor in accordance with the commitment stated in the loan restructuring agreement, including the Company's investment decision.

Pada bulan Maret 2009, Perusahaan dan MNA telah menandatangani Nota Kesepahaman dimana kedua belah pihak setuju bahwa MNA akan memenuhi kewajibannya kepada Perusahaan sebesar USD 33.273.256 dan Rp 999.003.673 dalam jangka waktu 13 (tiga belas) tahun terhitung sejak ditandatanganinya perjanjian Restrukturisasi Hutang. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan, perjanjian restrukturisasi hutang tersebut belum dilaksanakan. Pada tanggal 31 Desember 2009, Perusahaan telah membentuk penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 156.883.803.768.

In March 2009, the Company and MNA have signed a Memorandum of Understanding where both parties agreed that MNA will settle its liabilities to the Company of USD 33,273,256 and Rp 99,003,673 in 13 (thirteen) years since the signing of Debt Restructuring Agreement. As of the issuance date of the consolidated financial statements, this debt restructuring agreement has not been settled. On December 31, 2009, the Company has made allowance for doubtful accounts amounting to Rp 156,883,803,768.

Aset tidak digunakan

Aset tidak digunakan pada 31 Desember 2009 dan 2008 terdiri dari Flight Simulator MD-11 dengan nilai buku Rp 108.597.176.218, bangunan gedung Garuda Indonesia Training Center (GITC) dengan nilai buku Rp 21.144.836.872, inventaris dengan nilai buku Rp 1.004.429.848 dan rotable dengan nilai buku Rp 28.463.606.976 yang tidak digunakan dalam operasi Perusahaan. Berdasarkan estimasi manajemen, telah dilakukan penurunan nilai atas aset tersebut dengan rincian sebagai berikut:

Non productive assets

Non productive assets as of December 31, 2009 and 2008 consist of Flight Simulator MD-11 with book value of Rp 108,597,176,218, Garuda Indonesia Training Center (GITC) building with book value of Rp 21,144,836,872, furniture with book value Rp 1,004,429,848 and rotables with book value of Rp 28,463,606,976 that are no longer used in the Company's operations. Based on management's estimates, those amounts have been impaired for respective assets, with details as follows:

	2009 Rp	2008 Rp	
Nilai buku - sebelum penyisihan	159.210.049.914	159.210.049.914	Book value - before impairment
Akumulasi penurunan nilai aset	(109.601.606.066)	(109.281.514.556)	Accumulated impairment loss
Bersih	49.608.443.848	49.928.535.358	Net
Mutasi penyisihan sebagai berikut:			The movement of accumulated impairment loss is follows:
Saldo awal tahun	(109.281.514.556)	(73.358.870.257)	Balance at beginning of year
Perubahan bersih tahun berjalan	(320.091.510)	(35.922.644.299)	Net change for the year
Saldo akhir tahun	(109.601.606.066)	(109.281.514.556)	Balance at end of year

Uang jaminan

Akun ini merupakan uang jaminan atas sewa gedung kantor cabang, biaya utilitas, uang jaminan kepada BSP Australia dan ANZ merchant facilities.

Security deposits

This account represent security deposits for branch office buildings, utilities, security deposit for BSP Australia and ANZ merchant facilities.

Persediaan Dalam Perjanjian Pertukaran

Akun ini merupakan uang muka untuk persediaan yang dapat dipertukarkan milik PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan.

Inventories Under Exchange Agreement

This account represents advance for exchangeable inventories of PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary.

Berdasarkan Perjanjian Tambahan tanggal 29 September 2006, GMFAA dan Aero Inventory Limited (AI) mengadakan perjanjian pembelian dan pertukaran suku cadang pesawat terbang dengan harga keseluruhan sebesar USD 23 juta dengan daftar harga tertentu. Dalam waktu 15 bulan sejak perjanjian tambahan, suku cadang tersebut dapat ditukar dengan suku cadang milik AI berdasarkan kualifikasi GMFAA. Bila pertukaran tersebut tidak mungkin dilakukan dengan suku cadang milik AI, mulai bulan ke-16 sampai dengan bulan ke-24, AI akan mengadakan suku cadang tersebut dari pihak luar sesuai dengan kebutuhan GMFAA berdasarkan daftar harga yang sama dengan yang diperjanjikan.

Based on Side Letter dated September 29, 2006, GMFAA and Aero Inventory Limited (AI) entered into the aircraft parts purchase and exchange agreement for the value of USD 23 million at certain list price. Within 15 months starting from the date of side letter, those parts can be exchanged with AI's parts based on GMFAA's qualifications. If it is not possible to do this completely from AI's parts, starting from the sixteenth month until the twenty fourth month, AI undertakes to supply parts from outside sources suitable for the GMFAA's requirements and with the same aggregate list price value as stipulated in the agreement.

Dalam hal suku cadang yang diperjanjikan hilang atau dalam kondisi tidak dapat digunakan, AI akan mengganti suku cadang tersebut. AI akan bertanggung jawab untuk mendapatkan daftar harga yang akurat atas suku cadang tersebut, untuk selanjutnya sebagai dasar persetujuan GMFAA. Pada tanggal 17 Januari 2008, GMFAA dan AI menandatangani perjanjian resmi (the Materials Management Services Agreement) atas perjanjian tambahan ini. Pada tahun 2009 seluruh transaksi ini telah diselesaikan.

In the event the parts stated in the side letter is found to be missing or in unserviceable condition when it is required for use, AI will replace the parts missing or unserviceable. AI is also responsible to obtain the accurate list price of the parts involved and submits those prices to GMFAA for approval. On January 17, 2008, GMFAA and AI signed the formal agreement (the Materials Management Services Agreement) on the side letter. In 2009, all transactions have been settled.

18. HUTANG BANK / 18. BANK LOANS

	2009 Rp	2008 Rp	
Bank Negara Indonesia	208.134.569.901	-	Bank Negara Indonesia
Bank CIMB Niaga	10.500.000.000	10.000.374.190	Bank CIMB Niaga
Jumlah	218.634.569.901	10.000.374.190	Total

Bank Negara Indonesia

Pada tanggal 28 Juli 2009, GMFAA, anak perusahaan, memperoleh fasilitas pembiayaan open account sebesar USD 10 juta dari Bank Negara Indonesia (BNI) dengan tingkat bunga 6% per tahun dan jangka waktu 90 hari. Pada tanggal 16 Oktober 2009, fasilitas pembiayaan ini telah ditingkatkan menjadi sebesar USD 15 juta dan GMFAA diwajibkan memelihara saldo deposito berjangka dan/atau rekening giro di BNI sebesar USD 5 juta.

Bank Negara Indonesia

On July 28, 2009, GMFAA, a subsidiary, obtained an open account financing facility of USD 10 million from Bank Negara Indonesia (BNI) with interest rate at 6% per annum and term of 90 days. On October 16, 2009, this financing facility was increased to USD 15 million and requires GMFAA to maintain a minimum balance of time deposits and/or credit bank account of USD 5 million in BNI.

Pada bulan Desember 2009, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS), anak perusahaan, memperoleh pinjaman modal kerja maksimum sebesar Rp 100 miliar. Pinjaman ini digunakan sebagai modal kerja. Tingkat bunga sebesar 11% per tahun.

In December 2009, PT Angkasa Citra Sarana Catering Service (ACS), a subsidiary, obtained a working capital loan with maximum amount of Rp 100 billion. The loan will be used for working capital financing with interest rate per annum of 11%.

Bank CIMB Niaga

PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), anak perusahaan memperoleh pinjaman khusus untuk pendanaan talangan atas kekurangan likuiditas yang timbul akibat kegiatan investasi. Pinjaman ini berjangka waktu maksimum satu tahun atau selama masa perjanjian sewa, dengan tingkat bunga per tahun sebesar 1,25% diatas bunga deposito dijamin Pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan deposito berjangka (Catatan 5).

Bank CIMB Niaga

PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), a subsidiary, obtained a loan facility to be used as bridging financing for liquidity gap arising from investment activities. This loan has a maximum term of one year or the period of leased agreement whichever is shorter, with interest rate per annum at 1.25% plus the interest rate of time deposits guaranteed by the government. This loan is secured by time deposit (Note 5).

19. HUTANG USAHA / TRADE ACCOUNTS PAYABLE

a. Berdasarkan pemasok: / By Creditor:

	2009 Rp	2008 Rp	
Pihak hubungan istimewa (Catatan 44)	48.754.066.876	68.931.330.601	Related parties (Note 44)
Pihak ketiga			Third parties
Jasa penerbangan			Airline services
Bahan bakar	645.295.020.659	1.152.232.045.033	Fuel
Bandara	51.273.627.395	323.507.482.935	User charges and station
Administrasi dan umum	39.730.535.287	54.213.935.959	General and administrative
Pemeliharaan dan perbaikan	32.568.577.504	40.292.598.495	Maintenance and overhaul
Maskapai penerbangan	22.084.993.229	4.414.983.201	Airline
Jasa boga	14.311.906.080	21.190.154.020	Catering
Sewa pesawat	3.015.554.968	3.836.668.665	Aircrafts leasing
Asuransi penerbangan dan awak pesawat	349.886.800	246.361.543	Airlines and crew insurances
Lain-lain	12.857.759.973	16.385.477.401	Others
Sub jumlah	821.487.861.895	1.616.319.707.252	Sub total
Non jasa penerbangan	396.695.032.918	384.277.035.077	Non airlines services
Jumlah	1.218.182.894.813	2.000.596.742.329	Total
Jumlah	1.266.936.961.689	2.069.528.072.930	Total

b. Berdasarkan umur: / By Age Category:

	2009 Rp	2008 Rp	
Belum jatuh tempo	887.159.031.049	567.071.495.662	Not yet due
Jatuh tempo			Past due
1 - 60 hari	107.897.475.306	137.164.503.574	1- 60 days
61 - 180 hari	232.473.215.689	42.805.720.691	61 - 180 days
181 - 360 hari	10.342.788.944	77.812.329.143	181 - 360 days
> 360 hari	29.064.450.701	1.244.674.023.860	> 360 days
Jumlah	1.266.936.961.689	2.069.528.072.930	Total

c. Berdasarkan mata uang:

c. By Currency:

	2009 Rp	2008 Rp	
Rupiah	545.948.085.336	388.629.796.345	Rupiah
Dolar Amerika Serikat	630.782.242.053	1.572.885.071.656	U.S. Dollar
Dolar Australia	15.652.213.069	12.509.748.220	Australian Dollar
Euro	13.985.356.817	34.446.726.652	Euro
Dolar Singapura	4.569.255.501	25.578.671.819	Singapore Dollar
Mata uang lainnya	55.999.808.913	35.478.058.238	Other currencies
Jumlah	1.266.936.961.689	2.069.528.072.930	Total

20. HUTANG LAIN-LAIN / OTHER ACCOUNTS PAYABLE

	2009 Rp	2008 Rp	
Retribusi bandara luar negeri	115.969.993.449	93.760.940.481	Foreign airport retribution
Asuransi tiket penumpang	42.373.808.394	38.578.104.638	Passenger ticket insurance
Asuransi dan kesehatan	38.778.438.094	27.992.691.828	Insurance and healthcare
Lain-lain	64.873.070.470	72.584.890.896	Others
Jumlah	261.995.310.407	232.916.627.843	Total

21. HUTANG PAJAK / TAXES PAYABLE

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Perusahaan			The Company
Pajak penghasilan			Income taxes
Pasal 21	15.083.741.406	15.579.939.973	Article 21
Pasal 22	154.587.181	188.747.302	Article 22
Pasal 23	4.874.290.235	9.549.674.076	Article 23
Pasal 25	7.159.882.746	-	Article 25
Pasal 26	215.085.066	2.212.366.957	Article 26
Pasal 4 (2)	311.532.528	194.354.983	Article 4 (2)
Pajak Pertambahan Nilai	7.490.744.191	257.078.949	Value Added Taxes
Pajak lain-lain	862.478.942	1.506.848.537	Other taxes
Sub jumlah	36.152.342.295	29.489.010.777	Sub total

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Anak Perusahaan			The Subsidiaries
Pajak penghasilan			Income taxes
Pasal 21	14.805.584.798	10.169.049.349	Article 21
Pasal 23	3.281.989.731	2.416.115.450	Article 23
Pasal 25	1.898.694.129	1.466.266.099	Article 25
Pasal 26	181.987.635	217.616.504	Article 26
Pasal 29	8.279.797.358	22.592.994.881	Article 29
Pasal 4 (2)	264.013.296	284.852.902	Article 4 (2)
Final	14.664.560	105.064.188	Final
Pajak Pertambahan Nilai	9.603.110.315	10.869.519.037	Value Added Taxes
Pajak Pembangunan 1	1.052.428.599	1.963.603.670	Local Government Tax
Pajak lain-lain	279.940.757	482.263.804	Other taxes
Sub jumlah	39.662.211.178	50.567.345.884	Sub total
Jumlah	75.814.553.473	80.056.356.661	Total

22. BIAYA MASIH HARUS DIBAYAR / 22. ACCRUED EXPENSES

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Administrasi dan umum	484.861.951.375	278.111.953.984	General and administrative
Pemeliharaan dan perbaikan	295.837.117.391	354.237.633.256	Maintenance and overhaul
Bandara	220.012.891.131	191.993.962.167	User charges and station
Operasional penerbangan	205.501.372.585	216.947.687.595	Flight operations
Tiket penjualan dan promosi	66.720.446.390	49.050.148.178	Ticketing sales and promotion
Pelayanan penumpang	46.434.807.169	20.267.059.538	Passenger services
Bunga	4.350.177.473	102.364.016.674	Interest
Lain-lain	55.585.220.448	165.367.417.202	Others
Jumlah	1.379.303.983.962	1.378.339.878.594	Total

23. PENDAPATAN DITERIMA DIMUKA / 23. UNEARNED REVENUES

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Jasa penerbangan			Traffic
Penerbangan berjadwal	524.104.832.234	507.461.238.770	Scheduled flight
Penerbangan haji	-	181.491.289.305	Hajj flight
Lain-lain	40.311.975.756	28.179.621.634	Others
Jumlah	564.416.807.990	717.132.149.709	Total

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

24. PINJAMAN JANGKA PANJANG / 24. LONG-TERM LOANS

	2009 Rp	2008 Rp	
Wesel bayar bunga mengambang			Floating Rate Notes
Dolar Amerika Serikat	1.087.394.021.376	1.266.698.354.688	U.S. Dollar
Rupiah	142.514.495.970	144.154.496.000	Rupiah
Pertamina	711.768.587.722	-	Pertamina
Angkasa Pura II	195.910.872.300	-	Angkasa Pura II
Angkasa Pura I	91.465.097.646	-	Angkasa Pura I
Bank CIMB Niaga	72.553.057.811	36.435.111.715	Bank CIMB Niaga
Sindikasi Bank Mandiri	-	24.000.000.000	Bank Mandiri Syndication
Lainnya	-	258.482.448	Others
Jumlah	2.301.606.132.825	1.471.546.444.851	Total
Dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	1.285.737.277.610	1.436.331.958.647	Less current maturities
Bagian jangka panjang	1.015.868.855.215	35.214.486.204	Long term loans portion

Pinjaman Direstrukturisasi

Pada tahun 2001, Perusahaan telah memperoleh persetujuan efektif dari para kreditur atas usulan restrukturisasi pinjaman Perusahaan. Restrukturisasi pinjaman Perusahaan meliputi:

a. Konversi pinjaman Perusahaan kepada Pemerintah Republik Indonesia menjadi modal saham.

b. Pembiayaan kembali pinjaman Perusahaan kepada bank Pemerintah dan Perusahaan Badan Usaha Milik Negara dan mengkonversi sebagian pinjaman tersebut menjadi obligasi wajib konversi dalam mata uang Rupiah (Catatan 29).

c. Penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada kreditur lain yang meliputi wesel bayar tanpa jaminan, fasilitas sindikasi pinjaman berjangka tanpa jaminan, fasilitas modal kerja dan hutang atas penghentian perjanjian sewa guna usaha pesawat.

d. Penjadwalan ulang pembayaran sewa 6 pesawat Airbus A - 330 kepada kreditur yang tergabung dalam European Export Credit Agencies (ECAs) (Catatan 25).

Perusahaan diwajibkan untuk memenuhi pembatasan-pembatasan tertentu yang disyaratkan dalam perjanjian dengan para kreditur. Perusahaan juga menyetujui untuk melakukan pembayaran kembali kepada para kreditur dengan dana dari kelebihan kas Perusahaan sebagaimana diatur dalam Cash Sweep Deed of Covenant.

Restructured Loans

In 2001, the Company has obtained an effective notification from the creditors regarding the Company's debt restructuring. The Company's debt restructuring consisted of:

a. Converting the Company's loans owed to the Government of the Republic of Indonesia into paid-up capital stock .

b. Refinancing of the Company's loans owed to state-owned banks and state-owned enterprise and converting portion of the loans into mandatory convertible bonds denominated in Rupiah (Note 29).

c. Rescheduling of loans owed to other creditors which include unsecured promissory notes, unsecured syndicated term loan facilities, working capital facilities and payables for the breach of aircraft operating lease agreements.

d. Rescheduling of the lease payments for 6 Airbus A-330 aircrafts due to the creditors who joined the European Export Credit Agencies (ECAs) (Note 25).

The Company is required to comply with the covenants as provided in the agreement with the creditors. The Company also agreed to settle the above-mentioned loans to the creditors using the excess cash of the Company as stipulated in the Cash Sweep Deed of Covenant.

Wesel Bayar Bunga Mengambang

Perusahaan menerbitkan Wesel Bayar Bunga Mengambang (FRN) dalam US Dollar dan Rupiah. Dalam penerbitan FRN ini, The Chase Manhattan Bank - London Branch bertindak sebagai Trustee. FRN tersebut jatuh tempo tahun 2007 dengan tingkat bunga mengambang berdasarkan LIBOR tiga bulanan + 0,5% per tahun untuk FRN dalam US Dollar dan berdasarkan tingkat bunga rata-rata deposito tiga bulanan + 1,5% Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan Bank Mandiri untuk FRN dalam Rupiah.

Pertamina

Berdasarkan perjanjian pada tanggal 19 Oktober 2009, PT Pertamina (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan atas pembelian avtur sejumlah USD 76.484.911.64 ekuivalen dengan Rp 711.768.587.722 menjadi pinjaman jangka panjang. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 31 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR (*London Inter Bank Offer Rate*) 6 bulanan + 1,75% per tahun.

Angkasa Pura II

Berdasarkan perjanjian konversi hutang menjadi pinjaman pemegang saham tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan sejumlah USD 21.052.103,19 ekuivalen Rp 195.910.872.304 menjadi pinjaman jangka panjang. Pinjaman ini akan jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga LIBOR + 0,9% per tahun.

Angkasa Pura I

Berdasarkan perjanjian tanggal 27 Mei 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) setuju untuk mengkonversikan hutang usaha Perusahaan sejumlah USD 8.872.465,91 ekuivalen Rp 91.465.097.646 menjadi pinjaman. Pinjaman ini jatuh tempo pada tanggal 30 Desember 2015 dengan tingkat bunga per tahun yang berlaku pada Sertifikat Bank Indonesia (SBI) 3 bulanan + 0,9%.

Bank CIMB Niaga

PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), anak perusahaan, memperoleh pinjaman khusus investasi dari Bank CIMB Niaga yang digunakan untuk pembiayaan pengadaan kendaraan baru untuk kegiatan operasional dengan jangka waktu 3-4 tahun dan dikenakan bunga berkisar antara 2,5% - 5% pertahun diatas tingkat suku bunga deposito yang dijamin pemerintah. Pinjaman ini dijamin dengan kendaraan bermotor yang dibeli, piutang sewa kendaraan, penyerahan/ pengelolaan rekening escrow serta Letter of Comfort dari PT Aerowisata.

Floating Rate Note

The Company issued Floating Rate Notes payable (FRN) in US Dollar and Rupiah. The Chase Manhattan Bank - London Branch acted as Trustee in the issuance of the FRN. The FRN will mature in 2007 and bears floating interest based on quarterly LIBOR + 0.5% per annum for the FRN in US Dollar and average interest rate for 3-month deposits + 1.5% of Bank Negara Indonesia (BNI), Bank Rakyat Indonesia (BRI) and Bank Mandiri for the FRN in Rupiah.

Pertamina

Based on agreement dated October 19, 2009 PT Pertamina (Persero) agreed to convert the Company's trade payable for fuel purchase transactions for the period June 1, 2004 until June 30, 2006, of USD 76,484,911.64, equivalent to Rp 711,768,587,722, into a long-term loan. This loan will fall due on December 31, 2015 and has an interest rate of six-month LIBOR (London Inter Bank Offer Rate) + 1.75% per annum.

Angkasa Pura II

Based on agreement on dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura II (Persero) agreed to convert the Company's trade payable of USD 21,052,103.19, equivalent to Rp 195,910,872,304, into a long-term loan. This loan will fall due on December 30, 2015 and has interest rate of LIBOR + 0.9% per annum.

Angkasa Pura I

Based on agreement dated May 27, 2009, PT Angkasa Pura I (Persero) agreed to convert the Company's trade payable amounting to USD 8,872,465.91 equivalent to Rp 91,465,097,646, into a long-term loan. This loan will fall due on December 30, 2015 and has interest rate equivalent to the quarterly rate of Bank Indonesia Certificate + 0.9% per annum.

Bank CIMB Niaga

PT Mandira Erajasa Wahana (MEW), a subsidiary, obtained special investment loan from Bank CIMB Niaga which was used to finance new vehicles for operations, with terms of 3 to 4 years and bears interest ranging from 2.5% - 5% per annum above the interest rate of time deposit guaranteed by the government. The loan is secured by the related vehicles purchased, lease receivables and provisions for maintaining escrow accounts and Letters of Comfort from PT Aerowisata.

Sindikasi Bank Mandiri

Pinjaman kepada Sindikasi Bank Mandiri telah diperpanjang sampai dengan tahun 2007 dengan tingkat bunga berdasarkan rata-rata tingkat bunga deposito Rupiah 3 bulanan atau 6 bulanan + marjin 1,5% (mana yang lebih tinggi) pada Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia dan Bank Danamon. Pinjaman tersebut dijamin dengan aset tetap Perusahaan berupa gedung fasilitas pendukung pemeliharaan, gedung fasilitas komputer beserta isinya dan gedung medical center. Pada bulan Oktober 2009, pinjaman Sindikasi Bank Mandiri telah dilunasi.

Bank Mandiri Syndication

The Bank Mandiri Syndicated loan was extended until 2007 with interest rate based on average interest rate for 3-month or 6-month deposits in Rupiah + 1.5% (whichever is higher) in Bank Mandiri, Bank Internasional Indonesia and Bank Danamon. The loan is secured by the Company's property and equipment, consisting of maintenance support facilities building, computer building and its facilities and medical center building. In October 2009, Bank Mandiri syndicated loans has been fully paid.

25. HUTANG SEWA PEMBIAYAAN

Perusahaan melakukan transaksi sewa pesawat Airbus tipe A-330 yang dibiayai oleh Lloyd (ECA) dengan masa sewa sejak tahun 1996 – 2016 (Catatan 24).

Pembayaran minimum sewa berdasarkan perjanjian sewa adalah sebagai berikut:

25. LEASE LIABILITIES

The Company entered into lease transaction for the lease of aircraft Airbus type A-330 which were financed by Lloyd (ECA), with lease term of 1996 – 2016 (Note 24).

The minimum lease payments based on the lease agreements are as follows:

	Pembayaran minimum sewa/ *Minimum lease payments*				
	2009		2008		
	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	
	USD	Rp	USD	Rp	
Dalam satu tahun	97.812.878	919.441.057.117	85.050.880	931.307.140.056	Within one year
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	248.139.102	2.332.507.554.710	325.328.119	3.562.342.900.300	Over one year but not longer than five years
Lebih dari lima tahun	22.406.993	210.625.734.383	43.030.854	471.187.854.062	Over five years
Jumlah pembayaran sewa masa depan	368.358.973	3.462.574.346.210	453.409.853	4.964.837.894.418	Total future lease payment
Dikurangi beban keuangan di masa depan	26.093.664	245.280.440.012	39.328.223	430.644.044.275	Less finance charges in the future
Nilai kini pembayaran minimum sewa	342.265.309	3.217.293.906.198	414.081.630	4.534.193.850.143	Present value of minimum lease payments
Disajikan di neraca konsolidasi sebagai:					Presented in consolidated balance sheets as:
Kewajiban lancar	90.481.458	850.525.703.696	71.816.321	786.388.714.731	Current liabilities
Kewajiban tidak lancar	251.783.851	2.366.768.202.502	342.265.309	3.747.805.135.412	Noncurrent liabilities
Jumlah	342.265.309	3.217.293.906.198	414.081.630	4.534.193.850.143	Total

26. KEWAJIBAN TIDAK LANCAR LAIN / 26. OTHER NONCURRENT LIABILITIES

	2009 Rp	2008 Rp	
Uang Muka Agen	13.434.203.170	15.906.237.635	Advances from Agents
Lain-lain	63.345.988.900	14.363.175.786	Others
Jumlah	76.780.192.070	30.269.413.421	Total

27. KEWAJIBAN ESTIMASI BIAYA PENGEMBALIAN DAN PEMELIHARAAN PESAWAT / 27. ESTIMATED LIABILITIES FOR AIRCRAFT RETURN AND MAINTENANCE COST

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Saldo awal tahun	732.299.027.916	399.812.729.465	Balance at beginning of year
Penambahan tahun berjalan	279.795.631.563	381.327.573.453	Provision during the year
Jumlah digunakan	(232.777.560.566)	(183.078.701.501)	Amount utilised
Amortisasi diskonto	22.576.377.707	12.640.746.387	Amortized discount
Selisih kurs	(151.195.511.442)	121.596.680.112	Foreign exchange differences
Saldo akhir tahun	650.697.965.178	732.299.027.916	Balance at end of year
Penyajian			Presentation
Kewajiban lancar	395.366.505.884	282.180.009.798	Current liabilities
Kewajiban tidak lancar	255.331.459.294	450.119.018.118	Noncurrent liabilities
Jumlah	650.697.965.178	732.299.027.916	Total

28. KEWAJIBAN IMBALAN PASCA KERJA / 28. POST-EMPLOYMENT BENEFITS OBLIGATION

a. Imbalan Pasca-kerja / Post-employment Benefits

Program Pensiun / Pension Plan

Perusahaan dan PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun iuran pasti untuk seluruh karyawan tetapnya. Program pensiun tersebut dikelola oleh Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), yang akta pendiriannya telah disahkan oleh Menteri Keuangan Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. KEP-403/KM.17/1999 tanggal 15 Nopember 1999. Iuran dana pensiun berjumlah 7,5% dari gaji dasar karyawan dimana sebesar 2% ditanggung karyawan dan sisanya ditanggung Perusahaan dan anak perusahaan.

The Company and PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia (GMFAA), a subsidiary, established a defined contribution pension plan for all their permanent employees. The pension plan is managed by Dana Pensiun Garuda Indonesia (DPGA), whose deed of establishment was approved by the Minister of Finance of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. KEP-403/KM.17/1999 dated November 15, 1999. The pension fund contributions are equivalent to 7.5% of employees' base salaries wherein 2% are assumed by the employees and the difference is assumed by the Company and its subsidiary.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), anak perusahaan, menyelenggarakan program penutupan asuransi atas jaminan hari tua untuk semua karyawan yang memenuhi persyaratan. Program jaminan hari tua ini memberikan manfaat jaminan hari tua yang ditentukan berdasarkan penghasilan terakhir peserta. Program jaminan hari tua ini dikelola oleh PT Asuransi Jiwasraya (Persero). Pendanaan jaminan hari tua berasal dari kontribusi anak Perusahaan tersebut dan karyawannya masing-masing sebesar 7,5% dan 2,5% dari gaji kotor.

PT Abacus Distribution Systems Indonesia (ADSI), a subsidiary, established an insurance program covering post-retirement benefits for all qualified permanent employees. This program provides post-retirement benefits based on the participants latest salaries. This program is managed by PT Asuransi Jiwasraya (Persero). The program is funded by contributions from the respective subsidiary and its employees at 7.5% and 2.5%, respectively, of the employees' gross salaries.

PT Aerowisata, anak perusahaan, menyelenggarakan program pensiun manfaat pasti untuk seluruh karyawan tetapnya yang dikelola oleh Dana Pensiun Pegawai Aerowisata. Iuran dana pensiun berasal dari kontribusi PT Aerowisata dan karyawan masing-masing sebesar 10% dan 5% dari gaji kotor. Pada masa pensiun, karyawan akan memperoleh manfaat sebesar 2,5% x masa kerja x penghasilan dasar pensiun.

PT Aerowisata, a subsidiary, established a defined benefit pension plan for all its permanent employees. The plan is managed by Dana Pensiun Pegawai Aerowisata. The pension fund is funded by contribution from PT Aerowisata and its employees at 10% and 5%, respectively, of the employees gross salaries. At retirement age, the employees will obtain benefit of 2.5% x working period x basic pension income.

Kontribusi Perusahaan dan anak perusahaan per 31 Desember 2009 dan 2008 adalah sebagai berikut:

Contribution of the Company and its subsidiaries in 2009 and 2008 are as follows:

	2009 Rp	2008 Rp	
Perusahaan	26.813.068.045	26.379.194.439	The Company
Anak perusahaan	11.418.204.060	8.570.037.329	Subsidiaries
Jumlah	38.231.272.105	34.949.231.768	Total

Program Imbalan Pasti

Perusahaan juga memberikan imbalan kepada karyawan yang memenuhi persyaratan sesuai dengan kebijakan Perusahaan yang didasarkan pada Undang-undang Ketenagakerjaan No. 13 Tahun 2003. Jumlah karyawan per 31 Desember 2009 dan 2008 yang berhak atas imbalan tersebut masing-masing adalah 10.827 karyawan dan 11.632 karyawan. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perusahaan sehubungan dengan Imbalan kerja ini.

Defined Benefit Plan

The Company also provides benefits to its qualifying employees in accordance with the Company's policies based on Labor Law No. 13 Year 2003. The number of employees as of December 31, 2009 and 2008 entitled to the benefits are 10,827 and 11,632, respectively. No funding has been made to this defined benefit plan.

b. Imbalan Kerja Jangka Panjang Lain

Perusahaan memberikan penghargaan masa bakti kepada karyawan yang telah bekerja selama 20 tahun sesuai dengan kebijakan Perusahaan. Jumlah karyawan per 31 Desember 2009 dan 2008 yang berhak atas imbalan tersebut masing-masing adalah 10.827 karyawan dan 11.632 karyawan. Tidak terdapat pendanaan yang disisihkan oleh Perusahaan sehubungan dengan imbalan kerja ini.

b. Other Long-term Benefits

The Company provides long service awards to its employees who have already rendered 20 years of service in accordance with the Company's policies. The number of employees at December 31, 2009 and 2008 entitled to the benefits are 10,827 employees and 11,632 employees, respectively. No funding has been made to this long term benefits.

Pada tahun 2009 dan 2008, perhitungan imbalan kerja program imbalan pasti dan imbalan kerja jangka panjang lainnya dihitung oleh Padma Radya, aktuaris independen, dengan menggunakan asumsi utama sebagai berikut:

In 2009 and 2008, the cost of providing defined benefit plan and other long-term benefits are calculated by Padma Radya, an independent actuary, using the following key assumptions:

Tingkat diskonto	10,5% tahun/*in* 2009 dan/*and* 12% tahun/*in* 2008	Discount rate
Tingkat kenaikan gaji	7%	Future salary increment rate
Tingkat kematian	TMII	Mortality rate
Tingkat cacat	10% dari tingkat kematian/ *10% of mortality rate*	Disability rate
Tingkat pengunduran diri	5% usia 25 tahun menurun secara garis lurus sampai 1% usia 46 tahun dan 1% usia diatas 46 tahun/ *5% at age 25 and decreasing linearly to 1% at age 46 and 1% thereafter*	Resignation rate
Tingkat pensiun normal	56 tahun/*56 years*	Normal retirement rate

Jumlah yang dibebankan atas imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

The amounts recognized in statements of income arising from the post-employment defined benefits plan and other long-term benefits, are as follows:

	2009					
		Imbalan pasca-kerja/ *Post-employment benefit*				
	Pengembalian iuran kesehatan/ *Healthcare return fund*	Program imbalan pasti/ Defined Benefit plan	Pensiun kesehatan/ *Health Pension*	Jangka panjang/ Long term	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya jasa kini	28.471.907.686	40.415.037.609	2.636.419.632	8.831.052.837	80.354.417.764	Current service cost
Biaya jasa lalu	-	15.040.540.767	-	-	15.040.540.767	Past service cost
Hasil aset program diharapkan	-	-	(17.999.820.211)	-	(17.999.820.211)	Expected return on plan assets
Beban bunga	22.675.358.801	104.472.484.204	44.932.845.685	14.034.742.268	186.115.430.958	Interest costs
keuntungan aktuaria	-	16.104.635.839	38.647.181.152	29.931.824.648	84.683.641.639	Actuarial losses
Dampak pengurangan pegawai	(659.449.139)	(48.068.337.539)	(20.177.648.520)	(14.684.203.275)	(83.589.638.473)	Effect of curtailment
Pengurang nilai kini kewajiban	-	-	(3.984.512.236)	-	(3.984.512.236)	Deduction of current service cost
Jumlah	50.487.817.348	127.964.360.880	44.054.465.502	38.113.416.478	260.620.060.208	Total

	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*					
		Imbalan pasca-kerja/ *Post-employment benefit*				
	Pengembalian iuran kesehatan/ *Healthcare return fund*	Program imbalan pasti/ Defined Benefit plan	Pensiun kesehatan/ *Health Pension*	Jangka panjang/ Long term	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Biaya jasa kini	28.449.189.741	34.462.727.763	3.571.251.656	8.387.326.731	74.870.495.891	Current service cost
Biaya jasa lalu	-	13.640.739.418	-	-	13.640.739.418	Past service cost
Hasil aset program diharapkan	-	-	(19.184.843.680)	-	(19.184.843.680)	Expected return on plan assets
Beban bunga	16.471.645.031	79.074.507.906	40.770.288.428	13.555.102.607	149.871.543.972	Interest costs
Beban terminasi	-	5.280.928.000	-	-	5.280.928.000	Termination cost
Keuntungan aktuaria	-	1.378.032.204	22.738.700.120	13.636.243.533	37.752.975.857	Actuarial losses
Dampak pengurangan pegawai	-	(29.046.585.342)	(25.516.888.562)	(5.192.526.186)	(59.756.000.090)	Effect of curtailment
Pengurang nilai kini kewajiban	-	-	(5.484.961.977)	-	(5.484.961.977)	Deduction of current service cost
Jumlah	44.920.834.772	104.790.349.949	16.893.545.985	30.386.146.685	196.990.877.391	Total

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

Kewajiban imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

The amounts included in the balance sheet arising from the post-employment defined benefits plan and other long-term benefit are as follows:

	2009					
	Kewajiban imbalan kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Pengembalian iuran kesehatan/ *Healthcare return fund*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit fund*	Pensiun Kesehatan/ *Health pension*	Jangka panjang/ *Long-term*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai tunai kewajiban	301.541.885.392	1.282.940.679.898	409.367.696.730	171.652.990.623	2.165.503.252.643	Present value of obligation
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(58.735.188.114)	-	-	(58.735.188.114)	Unrecognized past service cost
Keuntungan (kerugian) aktuaria belum diakui	-	(480.740.691.224)	20.323.878.854	-	(460.416.812.370)	Unrecognized actuarial gains (losses)
Nilai wajar aset program	-	-	(388.800.236.330)	-	(388.800.236.330)	Fair value of plan assets
Kewajiban imbalan kerja	301.541.885.392	743.464.800.560	40.891.339.254	171.652.990.623	1.257.551.015.829	Employee benefit obligations

	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*					
	Kewajiban imbalan kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Pengembalian iuran kesehatan/ *Healthcare return fund*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit fund*	Pensiun Kesehatan/ *Health pension*	Jangka panjang/ *Long-term*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Nilai tunai kewajiban	213.714.518.020	962.330.873.347	372.066.306.955	151.761.171.255	1.699.872.869.577	Present value of obligation
Biaya jasa lalu yang masih akan diakui dimasa mendatang	-	(74.196.157.358)	-	-	(74.196.157.358)	Unrecognized past service cost (non-vested)
Kerugian aktuaria belum diakui	-	(224.581.078.572)	(57.036.846.143)	-	(281.617.924.715)	Unrecognized actuarial losses
Nilai wajar aset program	-	-	(214.822.559.918)	-	(214.822.559.918)	Fair value of plan assets
Kewajiban imbalan kerja	213.714.518.020	663.553.637.417	100.206.900.894	151.761.171.255	1.129.236.227.586	Employee benefit obligations

Mutasi kewajiban imbalan kerja pasca-kerja program imbalan pasti dan jangka panjang lain adalah sebagai berikut:

Movements in the net liability of the post-employment defined benefits plan and other long-term benefit are as follows:

	2009					
	Kewajiban imbalan kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Pengembalian iuran kesehatan/ *Healthcare return fund*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit fund*	Pensiun Kesehatan/ *Health pension*	Jangka panjang/ *Long-term*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo awal tahun	213.714.518.020	663.553.637.417	100.206.900.893	151.761.171.256	1.129.236.227.586	Balance at beginning of year
Beban tahun berjalan	50.487.817.348	127.964.360.880	44.054.465.502	38.113.416.478	260.620.060.208	Expense for the year
Penyesuaian data mutasi		388.193.023		303.734.674	691.927.697	Adjustment related tp mutation
Nilai wajar dari dana Yankesga	56.122.594.920	-	(56.122.594.920)	-	-	Fair value of Yankesga fund
Pembayaran imbalan	(18.783.044.896)	(48.441.390.760)	(47.247.432.221)	(18.525.331.785)	(132.997.199.662)	Payments of benefits
Saldo akhir tahun	301.541.885.392	743.464.800.560	40.891.339.254	171.652.990.623	1.257.551.015.829	Balance at end of year

2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*

	Kewajiban imbalan kerja/ *Employee benefit obligations*					
	Pengembalian iuran kesehatan/ *Healthcare return fund*	Program imbalan pasti/ *Defined benefit fund*	Pensiun Kesehatan/ *Health pension*	Jangka panjang/ *Long-term*	Jumlah/ *Total*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo awal tahun	169.873.963.043	623.253.340.358	133.463.480.969	143.961.081.473	1.070.551.865.843	Balance at beginning of year
Beban tahun berjalan	44.920.834.772	104.790.349.949	16.893.545.985	30.386.146.685	196.990.877.391	Expense for the year
Penyesuaian data mutasi	-	1.574.812.084	-	579.373.154	2.154.185.238	Adjustment related to mutation
Pembayaran imbalan	(1.080.279.795)	(66.064.864.974)	(50.150.126.061)	(23.165.430.056)	(140.460.700.886)	Payments of benefits
Saldo akhir tahun	213.714.518.020	663.553.637.417	100.206.900.893	151.761.171.256	1.129.236.227.586	Balance at end of year

Pada tahun 2009, Perusahaan menawarkan program *second career* kepada karyawan tertentu. Selisih antara jumlah manfaat yang diberikan dengan jumlah tercatat kewajiban imbalan pasca kerja dari karyawan yang bersangkutan sebesar Rp 203.098.145.482 dicatat sebagai beban lain-lain.

In 2009, the Company offered second career program to certain employees. The difference between the total benefits paid and the carrying amounts of the employee benefit obligations attributed to the related employees, was recorded as other expenses amounting to Rp 203,098,145,482.

29. OBLIGASI KONVERSI

Sesuai dengan hasil restrukturisasi pinjaman Perusahaan tahun 2001 (Catatan 24), Perusahaan menerbitkan obligasi wajib konversi kepada PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, dengan nilai nominal Rp 1 juta per obligasi, jangka waktu 5 tahun dan dikenakan bunga 4% per tahun dengan pembayaran secara triwulanan.

Pemegang obligasi konversi dan Perusahaan mempunyai hak konversi untuk menempatkan seluruh obligasi konversi menjadi saham biasa Perusahaan dengan nilai nominal Rp 1 juta per saham. Hak konversi dapat dilaksanakan setiap waktu sejak tanggal efektif sampai dengan tanggal jatuh tempo. Obligasi konversi tersebut tidak boleh dialihkan dan setiap saat disubordinasikan terhadap tingkatan hutang lain Perusahaan.

Pada tahun 2006, pemegang saham menyetujui perpanjangan pelaksanaan konversi Obligasi Wajib Konversi selama-lamanya dua tahun sejak tanggal jatuh tempo, atau sampai dengan 2 Nopember 2008.

29. CONVERTIBLE BONDS

As a result of the Company's loan restructuring in 2001 (Note 24), the Company issued convertible bonds to PT Bank Mandiri (Persero) Tbk, with nominal value of Rp 1 million per bond, maturity period of 5 years and interest rate at 4% per annum with payment on quarterly basis.

The holders of the convertible bonds and the Company have the right to convert all such bonds into the Company's shares with par value of Rp 1 million per share. The conversion right can be exercised anytime from the effective date until the maturity date. The convertible bonds are not transferable and at anytime are subordinated into any other form of the Company’s loan.

In 2006, the shareholders agreed on extension of the conversion of the bonds up to two years since the due date, or up to November 2, 2008.

Pada bulan Desember 2009, Bank Mandiri dan Perusahaan menyetujui restrukturisasi dan penyelesaian Obligasi Wajib Konversi sebagai berikut:

1. Pembayaran tunai sebesar 5% dari pokok atau sebesar Rp 50.940.000.000.
2. Sisanya sebesar 95% dari pokok atau sebesar Rp 967.869.000.000 dikonversi menjadi Saham Perusahaan (Catatan 31).

Rincian keuntungan dari restrukturisasi dan penyelesaian hutang obligasi konversi sebagai berikut:

In December 2009, Bank Mandiri and the Company have agreed to restructure and settle the mandatory convertible bond as follows:

1. Cash payment of 5% of the principal or Rp 50,940,000,000.
2. The remaining 95% of the principal or Rp 967,869,000,000 is converted into the Company's shares (Note 31).

The details of gain on restructuring and settlement of the convertible bond is as follows:

	2009 Rp	
Jumlah tercatat	1.142.311.291.000	Carrying amount
Penyelesaian		Settlement
Pembayaran kas	50.940.000.000	Cash paid
Konversi saham	967.869.000.000	Share conversion
Jumlah	1.018.809.000.000	Total
Keuntungan penyelesaian	123.502.291.000	Gain on settlement

30. HAK MINORITAS / MINORITY INTERESTS

Pemegang saham minoritas anak perusahaan/ *The minority shareholders of subsidiaries*	Hak minoritas atas aset bersih/ *Minority interests in net assets*		Hak minoritas atas laba bersih/ *Minority interests in net income*	
	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp
PT Abacus Distribution Systems Indonesia	2.253.067.501	2.323.481.177	70.863.205	142.926.880
PT Aerowisata dan anak perusahaan/ *and its subsidiaries*	4.699.894.707	3.673.226.763	825.586.352	1.600.764.257
PT Aero System Indonesia	-	43.448.987.828	3.443.970.755	7.400.495.599
Jumlah/ *Total*	6.952.962.208	49.445.695.768	4.340.420.312	9.144.186.736

31. MODAL SAHAM / 31. CAPITAL STOCK

	2009			
	Jumlah saham/ *Number of shares*	Persentase kepemilkan/ *Percentage of ownership*	Jumlah modal disetor/ *Total paid-up capital*	
		%	Rp	
Pemerintah Republik Indonesia	7.826.564	85,82	7.826.564.000.000	Government of The Republic of Indonesia
PT Angkasa Pura I	124.248	1,36	124.248.000.000	PT Angkasa Pura I
PT Angkasa Pura II	201.817	2,21	201.817.000.000	PT Angkasa Pura II
PT Bank Mandiri	967.869	10,61	967.869.000.000	PT Bank Mandiri
Jumlah	9.120.498	100,00	9.120.498.000.000	Total

	2008			
	Jumlah saham/ *Number of shares*	Persentase kepemilkan/ *Percentage of ownership*	Jumlah modal disetor/ *Total paid-up capital*	
		%	Rp	
Pemerintah Republik Indonesia	7.826.564	96,00	7.826.564.000.000	Government of The Republic of Indonesia
PT Angkasa Pura I	124.248	1,52	124.248.000.000	PT Angkasa Pura I
PT Angkasa Pura II	201.817	2,48	201.817.000.000	PT Angkasa Pura II
Jumlah	8.152.629	100,00	8.152.629.000.000	Total

Berdasarkan Keputusan Pemegang Saham yang tertuang dalam Akta No. 51 tanggal 7 Agustus 2008, dari Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, mengenai Perubahan Anggaran Dasar, para pemegang saham menyetujui peningkatan modal dasar Perusahaan dari Rp 11.540.076.000.000 menjadi Rp 15 triliun dan peningkatan modal ditempatkan dan disetor dari Rp 7.152.629.000.000 menjadi Rp 8.152.629.000.000 yang berasal dari konversi Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 1 triliun.

Based on Minutes of the General Meeting of Shareholders regarding the change in the Company's Articles of Association as stated in Deed No. 51 dated August 7, 2008 of Sutjipto, S.H., notary in Jakarta, the Shareholders have approved the increase in the Company's authorized capital from Rp 11,540,076,000,000 to Rp 15 trillion and to increase the Company's issued and paid up capital from Rp 7,152,629,000,000 to Rp 8,152,629,000,000 derived from the conversion of Government Equity participation amounting to Rp 1 trillion.

Berdasarkan Keputusan Pemegang Saham di luar Rapat Umum Pemegang Saham Perusahaan tanggal 28 Desember 2009 yang dinyatakan dalam Akta Notaris No. 274 tanggal 30 Desember 2009 dari Aulia Taufani, S.H., pengganti dari Sutjipto, S.H., notaris di Jakarta, para pemegang saham telah menyetujui antara lain:

Based on the circular decision of the Shareholders dated December 28, 2009 as stated in Deed No. 274 dated December 30, 2009 of Aulia Taufani, S.H., substitute of Sutjipto, S.H., notary in Jakarta, the shareholders have approved among others:

1. Restrukturisasi obligasi Wajib Konversi dengan ketentuan pembayaran tunai sebesar 5% dan 95% dikonversi menjadi saham Perusahaan.

2. Menyetujui pengeluaran 967.869 saham, dengan nilai nominal Rp 1.000.000 per saham sehubungan dengan konversi Obligasi Wajib Konversi Bank Mandiri.

1. The restructuring of Mandatory Convertible Bond with cash payment of 5% of the principal and 95% is converted into the Company's shares.

2. the issuance of 967,869 shares with a nominal value of Rp 1,000,000 per share, in connection with the conversion of the Convertible Bonds of Bank Mandiri.

3. Melepas haknya berdasarkan ketentuan Pasal 4 (5) Anggaran Dasar Perusahaan atas penerbitan saham baru tersebut.

Perubahan tersebut diatas merubah Pasal 4 ayat 2 dan 3 Anggaran Dasar Perusahaan menjadi sebagai berikut:

1. Modal ditempatkan menjadi 9.120.498 saham atau Rp 9.120.498.000.000.

2. Dari modal ditempatkan tersebut telah disetor penuh dengan cara:

   - Rp 8.152.629.000.000 merupakan setoran modal lama.
   - Rp 967.869.000.000 merupakan konversi hutang Bank Mandiri.

Perubahan Anggaran Dasar Perusahaan sehubungan dengan peningkatan modal ditempatkan dan disetor tersebut telah diterima dan dicatat di dalam database Sistem Administrasi Badan Hukum Departemen Hukum dan Hak Asasi Republik Indonesia pada tanggal 31 Desember 2009.

3. To release their rights as stipulated under Article 4 (5) of the Company's Articles of Association in relation to issuance of the new shares.

The above changes modify Article 4, paragraph 2 and 3 of the Company's Articles of Association as follows:

1. Issued capital becomes 9,120,498 shares or Rp 9,120,498,000,000.

2. Such issued capital was paid through:

   - Rp 8,152,629,000,000 representing the old paid up capital.
   - Rp 967,869,000,000 for the conversion of of Bank Mandiri loan.

The change in the Company's Articles of Association in relation to the increase in the Company's issued and paid-up capital has been accepted and recorded in the Legal Entity Administration System database of the Department of Law and Human Rights of the Republic of Indonesia on December 31, 2009.

32. TAMBAHAN SETORAN MODAL DISETOR

Akun ini merupakan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) dalam rangka peningkatan modal disetor Perusahaan, sebagai berikut:

32. ADDITIONAL PAID-IN CAPITAL

This account represents the Government Equity Participation (GEP) intended for the increase of paid-up capital of the Company, as follows:

	2009 Rp	2008 Rp	
Cadangan modal	755.090	755.090	Capital reserve
PMP atas jet engine test cell berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. S-124/MK.016/1998	8.401.219.715	8.401.219.715	GEP on jet engine test cell based on the Decision Letter of Ministry of Finance of the Republic of Indonesia No. S-124/MK.016/1998
PMP atas 2 pesawat Boeing 747-400 dan 7 pesawat Boeing 737-400 sesuai PP No. 70 tahun 2000	2.149.274.104.196	2.149.274.104.196	GEP on 2 boeing 747-400 aircrafts and 7 boeing 737-400 aircrafts based on Government Regulation No. 70/2000
Dikonversi menjadi modal disetor	(1.986.364.000.000)	(1.986.364.000.000)	Conversion into paid-up capital
Pengalihan piutang Perusahaan atas penyerahan 17 pesawat F-28/4000 kepada PT Merpati Nusantara Airlines	(162.910.000.000)	(162.910.000.000)	Transfer of the Company's receivables pertaining to transfer of 17 F-28/4000 aircrafts to PT Merpati Nusantara Airlines
Jumlah	8.402.079.001	8.402.079.001	Total

a. Berdasarkan PP No. 70 tanggal 21 Agustus 2000, Pemerintah telah menyetujui peningkatan Penyertaan Modal Pemerintah (PMP) sebesar Rp 2.149.274.104.196. Karena Perusahaan belum melakukan peningkatan modal dasar, maka PMP tersebut disajikan sebagai tambahan modal disetor.

Selanjutnya pada tahun 2001, Perusahaan telah mengadakan Rapat Umum Pemegang Saham untuk meningkatkan modal dasar, modal ditempatkan dan disetor. Perusahaan telah memperoleh persetujuan Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusan No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 tanggal 4 September 2001. Sehubungan dengan ini, tambahan modal disetor telah dipindahkan menjadi modal disetor sebesar Rp 1.986.364.000.000.

a. Based on Government Regulation No. 70 dated August 21, 2000, the Government has agreed to increase the Government Equity Participation by Rp 2,149,274,104,196, however since the Company has not yet increased its authorized capital, the Government Equity Participation was presented as additional paid-up capital.

In 2001, the Company held a General Meeting of Shareholder in order to increase its authorized, issued and paid-up capital. This was approved by the Minister of Justice and Human Rights of the Republic of Indonesia in his Decision Letter No. C-07276 HT.01.04.TH 2001 dated September 4, 2001. Accordingly, the additional paid-in capital was reclassified to paid-up capital which amounted to Rp 1,986,364,000,000.

b. Pada tanggal 28 Desember 2006, Pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 46 tahun 2006 yang menyetujui peningkatan PMP sebesar Rp 500 miliar. Pada tanggal 10 Desember 2007, Pemerintah kembali mengeluarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 69 tahun 2007 yang menyetujui peningkatan PMP menjadi sebesar Rp 1 triliun.

Pemerintah melalui Departemen Keuangan telah mencairkan dana sebesar Rp 1 triliun tersebut dan telah diterima pada tanggal 26 Maret 2007 dan 28 Desember 2007.

Berdasarkan Anggaran Dasar Perusahaan yang tertuang dalam Akta No. 51 tanggal 7 Agustus 2008 dari Notaris Sutjipto, S.H., PMP tersebut sudah dikonversi menjadi modal saham.

b. On December 28, 2006, the Government issued Government Regulation (PP) No. 46 of 2006, which approved increasing the Government Equity Participation (GEP) to Rp 500 billion. On December 10, 2007, the Government issued Government Regulation (PP) No. 69 of 2007, which approved increasing the GEP to Rp 1 trillion.

The Government through the Department of Finance has transferred the respective funds of Rp 1 trillion and have been received on March 26, 2007 and December 28, 2007.

Based on the Company's Articles of Association which is stipulated in Deed No. 51 dated August 7, 2008 of Notary Sutjipto, S.H., the Government Equity Participation has been converted into share capital.

33. SURPLUS REVALUASI / REVALUATION SURPLUS

	2009 Rp	2008 Rp	
Saldo awal tahun	1.672.668.632.720	3.996.580.005	Balance at beginning of year
Peningkatan	258.321.722.772	2.237.071.251.999	Additional
Penurunan	(475.667.823.364)	(173.076.949.338)	Deduction
Dipindahkan ke defisit	(3.129.800.000)	-	Transferred to deficit
Dampak pajak tangguhan	63.341.730.217	(394.965.229.132)	Deferred tax effect
Hak minoritas	(1.683.606)	(356.988.840)	Minority interest
Saldo akhir tahun	1.515.532.778.739	1.672.668.664.694	Balance at end of year

34. PENDAPATAN USAHA / OPERATING REVENUES

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Penerbangan berjadwal			Scheduled airline services
Penumpang	12.759.182.689.133	14.067.037.386.175	Passenger
Kargo	839.340.634.698	947.595.769.836	Cargo
Kelebihan bagasi	64.291.277.285	75.588.933.157	Excess baggage
Surat dan dokumen	36.600.746.308	30.049.509.720	Mail and document
Sub jumlah	13.699.415.347.424	15.120.271.598.888	Sub total
Penerbangan tidak berjadwal			Non-scheduled airline services
Haji	2.339.687.193.113	2.291.821.908.773	Hajj
Charter	151.561.154.053	174.795.861.950	Charter
Sub jumlah	2.491.248.347.166	2.466.617.770.723	Sub total
Lain-lain			Others
Pemeliharaan dan perbaikan pesawat	436.655.468.348	589.883.634.782	Aircraft maintenance and overhaul
Jasa boga	337.811.063.329	231.353.841.548	Catering
Service penerbangan	274.938.825.956	213.556.330.276	Airline related
Biro perjalanan	256.552.609.416	333.233.644.918	Travel agent
Hotel	139.883.663.678	122.014.692.273	Hotel
Fasilitas	134.717.440.088	159.303.531.049	Facilities
Teknologi informasi	28.331.594.489	38.208.858.361	Information technology
Kesehatan	20.432.005.963	21.698.853.060	Healthcare services
Transportasi	18.975.158.401	7.540.591.590	Transportation
Pelatihan	13.738.464.948	20.203.500.021	Training services
Lain-lain	7.673.620.903	25.788.572.615	Others
Sub jumlah	1.669.709.915.519	1.762.786.050.493	Sub total
Jumlah	17.860.373.610.109	19.349.675.420.104	Total

Pendapatan dari jasa yang diberikan kepada pihak hubungan istimewa sebesar 0,28% dan 0,24% dari jumlah pendapatan usaha konsolidasi, masing-masing pada tahun 2009 dan 2008 (Catatan 44).

Revenue from services rendered to related parties were about 0.28% and 0.24% of the total consolidated revenues in 2009 and 2008, respectively (Note 44).

35. BEBAN OPERASIONAL PENERBANGAN / 35. FLIGHT OPERATIONS EXPENSES

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Bahan bakar	4.983.631.479.506	7.414.649.569.777	Fuel
Sewa dan c*harter* pesawat	2.206.844.703.212	1.785.126.087.814	Aircraft rental and charter
Gaji dan tunjangan	669.717.353.710	550.812.256.065	Salaries and allowances
Asuransi	230.376.921.316	188.485.129.917	Insurances
Lain-lain	6.119.578.882	8.919.624.614	Others
Jumlah	8.096.690.036.626	9.947.992.668.187	Total

36. BEBAN PEMELIHARAAN DAN PERBAIKAN / 36. MAINTENANCE AND OVERHAUL EXPENSES

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Pemeliharaan dan perbaikan	454.977.747.442	547.135.319.612	Maintenance and overhaul
Suku cadang	283.079.324.494	240.063.900.370	Spareparts
Gaji dan tunjangan	272.729.296.560	232.200.034.279	Salaries and allowances
Sewa	14.469.346.279	29.591.153.852	Rental
Bahan bakar	5.500.053.551	8.549.741.765	Fuel
Asuransi	2.974.797.000	1.011.108.795	Insurances
Lain-lain	42.117.910.996	49.013.410.833	Others
Jumlah	1.075.848.476.321	1.107.564.669.506	Total

37. BEBAN BANDARA / 37. USER CHARGE AND STATION EXPENSES

	2009 Rp	2008 Rp	
Pelayanan pesawat dan penerbangan	1.227.930.601.401	1.120.645.725.006	Aircraft and flight services
Gaji dan tunjangan	123.684.756.964	141.266.313.245	Salaries and allowances
Sewa	54.314.879.448	41.203.919.000	Rental
Lainnya	14.762.296.022	5.667.734.759	Others
Jumlah	1.420.692.533.835	1.308.783.692.010	Total

38. BEBAN PELAYANAN PENUMPANG / 38. PASSENGER SERVICE EXPENSES

	2009 Rp	2008 Rp	
Pelayanan penumpang	753.392.322.539	600.068.504.508	Passenger services
Gaji dan tunjangan	468.446.469.335	377.340.184.336	Salaries and allowances
Pemakaian persedian umum	118.356.254.037	91.206.191.863	General inventories consumption
Lain-lain	37.843.934.943	36.667.936.468	Others
Jumlah	1.378.038.980.854	1.105.282.817.175	Total

39. BEBAN TIKET, PENJUALAN DAN PROMOSI / 39. TICKETING, SALES AND PROMOTION EXPENSES

	2009 Rp	2008 Rp	
Komisi	672.857.769.559	756.684.992.847	Commissions
Reservasi	364.542.181.616	428.627.172.458	Reservations
Gaji dan tunjangan	304.718.433.249	156.562.282.027	Salaries and allowances
Promosi	197.630.896.255	125.191.654.853	Promotions
Sewa	64.815.715.590	54.860.117.082	Rental
Lain-lain	31.871.359.716	40.789.311.107	Others
Jumlah	1.636.436.355.985	1.562.715.530.374	Total

40. BEBAN ADMINISTRASI DAN UMUM / 40. GENERAL AND ADMINISTRATIVE EXPENSES

	2009 Rp	2008 Rp	
Gaji dan tunjangan	652.847.674.766	535.724.633.464	Salaries and allowances
Sewa	131.588.728.029	104.873.571.712	Rental
Utilitas	88.721.615.320	105.261.894.469	Utilities
Jasa profesional dan pelatihan	77.598.878.326	82.590.178.362	Professional services and training
Pajak	72.583.147.620	97.675.617.550	Taxes
Kesehatan	63.822.946.158	66.283.855.974	Healthcare services
Pemeliharaan dan perbaikan	58.838.040.963	64.540.144.310	Maintenance and repairs
Perlengkapan kantor	29.145.440.105	39.519.706.117	Office supplies
Iuran keanggotaan	8.092.614.312	9.096.382.045	Membership dues and subscription
Asuransi	7.659.613.439	10.272.778.947	Insurances
Lain-lain	55.976.087.471	134.498.134.112	Others
Jumlah	1.246.874.786.509	1.250.336.897.062	Total

41. BEBAN BUNGA DAN KEUANGAN / 41. INTEREST EXPENSE AND FINANCIAL CHARGES

	2009 Rp	2008 Rp	
Sewa pembiayaan	152.527.084.213	219.695.825.204	Leases
Pinjaman jangka panjang	42.046.443.900	76.321.103.155	Long-term loans
Obligasi konversi	34.073.501.001	41.235.350.934	Convertible bonds
Hutang bank	3.797.527.069	6.595.937.194	Bank loans
Lain-lain	30.124.016.762	34.120.267.053	Others
Jumlah	262.568.572.945	377.968.483.540	Total

42. PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN - BERSIH / 42. OTHER INCOME (CHARGES) - NET

	2009 Rp	2008 Rp	
Keuntungan atas jual dan sewa balik aset	65.065.157.045	-	Gain on sale and lease back asset
Dividen	14.008.302.400	7.055.074.169	Dividends
Keuntungan penjualan aset tetap (Catatan 14)	12.664.764.207	385.606.830.248	Gain on sale of property and equipment (Note 14)
Keuntungan penjualan properti investasi (Catatan 15)	1.527.378.434	-	Gain on sale of investment property (Note 15)
Klaim asuransi	2.637.508.485	(28.721.700)	Insurance claims
Keuntungan (kerugian) revaluasi properti investasi (Catatan 15)	(1.487.501.429)	164.800.477.410	Gain (loss) on revaluation of investment property (Note 15)
Beban tanggung jawab sosial	(12.201.780.000)	(18.249.407.515)	Corporate Social Responsibility
Beban keusangan persediaan (Catatan 8)	(30.519.776.094)	(46.925.608.558)	Inventory obsolescence (Note 8)
Penurunan nilai aset	(320.091.510)	(35.922.644.299)	Loss on impairment of assets
Lain-lain	(39.526.186.195)	(105.995.741.566)	Others
Jumlah	11.847.775.343	350.340.258.189	Total

43. PENGHASILAN (BEBAN) PAJAK / 43. TAX INCOME (EXPENSE)

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Pajak kini			Current tax
Perusahaan	-	-	The Company
Anak perusahaan	43.620.542.148	78.121.722.668	Subsidiaries
Penyesuaian pada tahun berjalan terkait pajak kini tahun sebelumnya	(6.736.117.785)	-	Adjustment recognized in current year in relation to the prior year current tax
Jumlah pajak kini	36.884.424.363	78.121.722.668	Total current tax
Pajak tangguhan			Deferred tax
Perusahaan	(69.008.524.587)	(46.468.060.926)	The Company
Anak perusahaan	8.769.219.065	12.832.155.964	Subsidiaries
Jumlah pajak tangguhan	(60.239.305.522)	(33.635.904.962)	Total deferred tax
Jumlah	(23.354.881.159)	44.485.817.706	Total

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

Pajak Kini

Rekonsiliasi antara laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi dengan rugi fiskal Perusahaan adalah sebagai berikut:

Current Tax

A reconciliation between income before tax per consolidated statements of income and fiscal losses of the Company is as follows:

	2009	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*	
	Rp	Rp	
Laba sebelum pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi	876.099.183.599	1.028.678.630.640	Income before tax per consolidated statements of income
Keuntungan luar biasa	123.502.291.000	-	Extraordinary gain
Laba sebelum pajak anak perusahaan	(185.716.476.420)	(254.703.257.281)	Income before tax of subsidiaries
Laba antar perusahaan yang dieliminasi	135.722.412.679	154.605.191.915	Eliminated intercompany transactions
Laba sebelum pajak Perusahaan	949.607.410.858	928.580.565.274	Income before tax of the Company
Perbedaan temporer:			Temporary differences:
Beban penyisihan piutang ragu-ragu	145.985.625.521	54.568.247.450	Allowance for doubtful accounts
Beban penyisihan penurunan nilai persediaan	230.142.845	36.808.086.338	Allowance of decline in value of inventories
Perbedaan penyusutan komersial dan fiskal	144.100.290.655	28.554.736.790	Difference between commercial and fiscal depreciation
Perbedaan perlakuan aset pemeliharaan dan perbaikan	(322.490.540.878)	(198.875.508.480)	Difference between commercial and fiscal for maintenance assets
Beban imbalan pasca kerja	98.409.928.043	31.078.994.955	Provision for post employment benefits
Beban yang masih harus dibayar	103.289.611.701	-	Accrued expense
Subjumlah	169.525.057.887	(47.865.442.947)	Sub total
Perbedaan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal:			Permanent differences:
Pembayaran hutang sewa pembiayaan	(1.286.585.791.941)	(361.072.425.805)	Payment of lease liabilities
Penghasilan yang dikenakan pajak final	(84.146.627.497)	(98.825.387.864)	Income subjected to final tax
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	265.934.117.395	342.339.440.493	Expenses that are not deductible for tax purposes
Pendapatan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	(354.935.041)	(64.297.174)	Income that are not taxable for tax purposes
Bagian laba perusahaan asosiasi	(145.310.739.858)	(163.296.176.825)	Equity in net income of associates
Sub jumlah	(1.250.463.976.942)	(280.918.847.175)	Sub total
Laba kena pajak (rugi fiskal) sebelum kompensasi kerugian fiskal tahun lalu	(131.331.508.197)	599.796.275.152	Taxable income (fiscal loss) before fiscal loss carryforward
Kompensasi kerugian fiskal	(339.596.916.845)	(982.258.333.694)	Fiscal loss carryforward
Koreksi sesuai dengan surat ketetapan pajak	10.256.200.228	42.865.141.697	Correction based on tax assessment letter
Akumulasi rugi fiskal	(460.672.224.814)	(339.596.916.845)	Accumulated fiscal loss

Rincian beban pajak dan hutang (lebih bayar) pajak kini adalah sebagai berikut:

The details of current tax expense and tax payable (overpayment) are as follows:

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Beban pajak kini			Current tax expense
Perusahaan	-	-	The Company
Anak perusahaan			Subsidiaries
PT Abacus Distribution System	508.446.260	1.359.903.800	PT Abacus Distribution System
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	18.064.073.440	50.211.858.800	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aerowisata dan anak perusahaan	22.018.225.448	22.413.817.868	PT Aerowisata and its subsidiaries
PT Aero System Indonesia	3.029.797.000	4.136.142.200	PT Aero System Indonesia
Jumlah	43.620.542.148	78.121.722.668	Total
Dikurangi pembayaran pajak dimuka			Less prepaid taxes
Perusahaan			The Company
Pajak penghasilan - Pasal 22	(2.700.625)	-	Income tax - Article 22
Pajak penghasilan - Pasal 23	(3.336.248.881)	(4.640.966.611)	Income tax - Article 23
Pajak penghasilan - Pasal 25	(85.918.592.952)	(15.590.060.909)	Income tax - Article 25
Fiskal luar negeri	(17.206.883)	(1.074.176.261)	Fiscal
Sub jumlah	(89.274.749.341)	(21.305.203.781)	Sub total
Anak perusahaan	(55.687.565.691)	(74.216.385.624)	Subsidiaries
Jumlah	(144.962.315.032)	(95.521.589.405)	Total
Jumlah lebih bayar pajak kini	(101.341.772.884)	(17.399.866.737)	Total current tax overpayment
Rincian			Details
Hutang pajak kini (Catatan 21)			Current tax payable (Note 21)
Perusahaan	-	-	Company
Anak perusahaan	8.279.797.358	22.592.994.881	Subsidiaries
Jumlah	8.279.797.358	22.592.994.881	Total
Lebih bayar pajak kini (Catatan 10)			Overpayment of current tax (Note 10)
Perusahaan	(89.274.749.341)	(21.305.203.781)	Company
Anak perusahaan	(20.346.820.901)	(18.687.657.837)	Subsidiaries
Jumlah	(109.621.570.242)	(39.992.861.618)	Total
Jumlah lebih bayar pajak kini - bersih	(101.341.772.884)	(17.399.866.737)	Current tax overpayment - net

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

Pajak Tangguhan

Rincian dari aset dan kewajiban pajak tangguhan adalah sebagai berikut:

Deferred Tax

Details of deferred tax assets and liabilities are as follows:

	1 Januari/ *January 1,* 2009	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi/ *Credited (charged) to income for the year*	Dicatat di Ekuitas/ *Recognized in equity*	31 Desember / *December 31,* 2009	
	Rp	Rp	Rp	Rp	
Aset pajak tangguhan					Deferred tax assets
Anak perusahaan					Subsidiaries
PT Abacus Distribution System	1.739.378.274	(187.621.341)	-	1.551.756.933	PT Abacus Distribution System
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	51.504.786.390	(6.462.743.203)	(13.689.598)	45.028.353.589	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aerowisata dan anak perusahaan	4.563.989.868	1.405.459.744	(495.199.388)	5.474.250.224	PT Aerowisata and its subsidiaries
PT Aero System Indonesia	2.337.555.487	(466.723.536)	-	1.870.831.951	PT Aero System Indonesia
Aset pajak tangguhan - bersih	60.145.710.019	(5.711.628.336)	(508.888.986)	53.925.192.697	Deferred tax asset - net
Kewajiban pajak tangguhan					Deferred tax liabilities
Perusahaan					The Company
Penyisihan piutang ragu-ragu	60.470.829.204	(5.956.044.382)	-	54.514.784.822	Provision for doubtful accounts
Penyisihan penurunan nilai persediaan	9.961.006.724	6.299.783.550	-	16.260.790.275	Provision for decline in value of inventories
Dana pemeliharaan pesawat	(85.207.982.443)	(71.784.613.342)	-	(156.992.595.785)	PBTH and TMB
Penyusutan aset tetap	(722.298.748.816)	71.239.844.564	68.006.546.364	(583.052.357.888)	Depreciation
Properti investasi	(472.311.128)	(36.015.996)	-	(508.327.124)	Investment property
Penyisihan piutang jangka panjang	-	39.220.950.942	-	39.220.950.942	Provision for long term receivable
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(39.551.405.017)	-	-	(39.551.405.017)	Impairment of other asset
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	183.074.756.979	(20.400.265.684)	-	162.674.491.295	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Kewajiban imbalan pasca kerja	218.108.156.863	24.602.482.011	-	242.710.638.874	Post employment benefits
Biaya yang masih harus dibayar	-	25.822.402.925	-	25.822.402.925	Accrued expense
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	(375.915.697.632)	69.008.524.587	68.006.546.364	(238.900.626.681)	Net deferred tax liabilities
Anak perusahaan					Subsidiaries
PT Aerowisata dan anak perusahaan	(15.308.244.330)	(3.057.590.729)	(4.155.927.161)	(22.521.762.220)	PT Aerowisata and its subsidiaries
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	(391.223.941.962)	65.950.933.858	63.850.619.203	(261.422.388.901)	Deferred tax liabilities - net

	1 Januari/ *January 1,* 2008	Dikreditkan (dibebankan) ke laporan laba rugi/ *Credited (charged) to income for the year*	Penyesuaian atas perubahan tarif pajak/ *Adjustment due to changes in tax rates*	Dicatat di Ekuitas/ *Recognized in equity*	31 Desember/ *December 31,* 2008	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Aset pajak tangguhan						Deferred tax assets
Anak perusahaan						Subsidiaries
PT Abacus Distribution System	2.170.769.519	63.642.269	(170.461.312)	(324.572.202)	1.739.378.274	PT Abacus Distribution System
PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia	49.387.958.476	15.550.740.627	(13.433.912.713)	-	51.504.786.390	PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia
PT Aerowisata dan anak perusahaan	10.532.164.785	(2.805.971.205)	(279.759.136)	(2.882.444.576)	4.563.989.868	PT Aerowisata and its subsidiaries
PT Aero System Indonesia	5.814.572.108	(2.507.921.270)	(969.095.351)	-	2.337.555.487	PT Aero System Indonesia
Aset pajak tangguhan - bersih	67.905.464.888	10.300.490.421	(14.853.228.512)	(3.207.016.778)	60.145.710.019	Deferred tax asset - net
Kewajiban pajak tangguhan						Deferred tax liabilities
Perusahaan						The Company
Penyisihan piutang ragu-ragu	60.582.285.890	9.985.590.962	(10.097.047.648)	-	60.470.829.204	Provision for doubtful accounts
Penyisihan penurunan nilai persediaan	937.276.315	9.179.943.128	(156.212.719)	-	9.961.006.724	Provision for decline in value of inventories
Dana pemeliharaan pesawat	(78.459.596.341)	(19.824.985.492)	13.076.599.390	-	(85.207.982.443)	PBTH and TMB
Penyusutan aset tetap	(354.171.454.782)	(50.994.598.329)	59.028.575.797	(376.161.271.501)	(722.298.748.815)	Depreciation
Properti investasi	(2.467.814)	(470.254.616)	411.302	-	(472.311.128)	Investment property
Penyisihan penurunan nilai aset lain	(47.458.438.910)	(2.705.922)	7.909.739.819	-	(39.551.405.013)	Impairment of other asset
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	119.943.818.839	83.121.574.613	(19.990.636.473)	-	183.074.756.979	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Imbalan pasca kerja	252.406.089.749	7.769.748.739	(42.067.681.625)	-	218.108.156.863	Post employment benefits
	(46.222.487.054)	38.764.313.083	7.703.747.843	(376.161.271.501)	(375.915.697.629)	
Anak perusahaan						Subsidiaries
PT Aerowisata dan anak perusahaan	8.549.035.003	(8.279.417.873)	-	(15.596.940.853)	(15.327.323.723)	PT Aerowisata and its subsidiaries
Kewajiban pajak tangguhan - bersih	(37.673.452.051)	30.484.895.210	7.703.747.843	(391.758.212.354)	(391.243.021.352)	Deferred tax liabilities - net

Berdasarkan Undang-Undang Pajak Penghasilan No. 36 tahun 2008 pengganti UU pajak No. 7/1983, tarif pajak badan adalah sebesar 28% yang berlaku efektif 1 Januari 2009 dan sebesar 25% yang berlaku efektif 1 Januari 2010. Aset dan kewajiban pajak tangguhan disesuaikan dengan tarif pajak yang berlaku pada periode ketika aset direalisasikan dan kewajiban diselesaikan berdasarkan tarif pajak yang akan ditetapkan

Based on law No. 36/2008, the amendment of tax law No. 7/1983 on income taxes, the new corporate tax rate is set at flat rate of 28% effective January 1, 2009 and 25% effective from January 1, 2010. Accordingly, deferred tax assets and liabilities have been adjusted to the enacted tax rates that are expected to apply to the period when the asset is realized or liability is settled.

Rekonsiliasi antara laba pajak dan hasil perkalian laba akuntansi sebelum pajak penghasilan dengan tarif pajak yang berlaku adalah sebagai berikut:

A reconciliation between the total taxable income and the amounts computed by applying the effective tax rate to income before income tax is as follows:

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Laba sebelum beban pajak menurut laporan laba rugi konsolidasi	876.099.183.599	1.028.678.630.640	Income before tax per consolidated statements of income
Keuntungan luar biasa	123.502.291.000	-	Extraordinary gain
Laba sebelum pajak anak perusahaan	(185.716.476.420)	(254.703.257.281)	Income before tax of subsidiaries
Laba antar perusahaan yang dieliminasi	135.722.412.679	154.605.191.915	Eliminated intercompany gain
Laba sebelum pajak Perusahaan	949.607.410.858	928.580.565.274	Income before tax of the Company
Beban pajak dengan tarif yang berlaku	(237.401.852.714)	(232.145.141.319)	Tax expense at effective tax rates
Dampak pajak atas:			Tax effect of:
Pembayaran hutang sewa pembiayaan	321.646.447.985	90.268.106.450	Payment of lease liabilities
Beban yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	(66.483.529.068)	(85.584.860.123)	Nondeductible expenses for tax purposes
Penghasilan yang dikenakan pajak final	21.036.656.874	24.706.346.966	Income subject to final tax
Pendapatan yang tidak dapat diperhitungkan menurut fiskal	88.733.760	16.074.294	Income that are not taxable for tax purposes
Bagian laba anak perusahaan	36.327.684.684	40.824.044.206	Equity in net income of subsidiaries
Perbedaan temporer yang belum diakui	(6.205.616.934)	200.679.742.607	Unrecognized temporary differences
Manfaat pajak Perusahaan	69.008.524.587	38.764.313.082	Tax benefit of the Company
Perubahan tarif pajak penghasilan	-	(7.149.480.667)	Change in income tax rates
Beban pajak anak perusahaan	(45.653.643.428)	(76.100.650.120)	Tax expense of the subsidiaries
Jumlah Manfaat (Beban) Pajak	23.354.881.159	(44.485.817.706)	Total Tax Benefit(Expense)

44. SIFAT DAN TRANSAKSI HUBUNGAN ISTIMEWA

Sifat Hubungan Istimewa

Perusahaan mempunyai penyertaan saham pada PT Gapura Angkasa (perusahaan asosiasi), dan Abacus International Pte., Ltd.

Lufthansa System Group GMBP merupakan salah satu pemegang saham PT Aerosystem Indonesia (d/h PT Lufthansa System Indonesia) sampai tahun 2008.

Transaksi-transaksi Hubungan Istimewa

Dalam kegiatan usahanya, Perusahaan melakukan transaksi-transaksi tertentu dengan pihak hubungan istimewa yang meliputi antara lain:

a. 87,73% dan 85,84% dari jumlah pendapatan usaha anak perusahaan (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) masing-masing pada tahun 2009 dan 2008 berasal dari Abacus International Pte., Ltd.

b. Perusahaan memiliki piutang usaha dari pihak hubungan istimewa (Catatan 6) dan hutang usaha ke pihak hubungan istimewa (Catatan 19).

Jumlah pendapatan, piutang dan hutang pihak hubungan istimewa adalah sebagai berikut:

44. NATURE AND TRANSACTIONS WITH RELATED PARTIES

Nature of Relationships

The Company has ownership interests in PT Gapura Angkasa (an associate), and Abacus International Pte., Ltd.

Lufthansa System Group GMBP is one of shareholder of PT Aerosystem Indonesia (formerly PT Lufthansa System Indonesia) in 2008.

Transactions with Related Parties

The Company entered into certain transactions with related parties including, among others, the following:

a. 87.73 % and 85.84% of a subsidiary's revenues (PT Abacus Distribution Systems Indonesia) in 2009 and 2008 are derived from Abacus International Pte., Ltd.

b. The Company has outstanding trade receivables from related parties (Note 6) and trade payables to related parties (Note 19).

Revenue, receivables from and payables to related parties are as follows:

	2009			2008			
	Pendapatan/ *Revenue*	Piutang usaha/ *Trade accounts receivable*	Hutang usaha/ *Trade accounts payable*	Pendapatan/ *Revenue*	Piutang usaha/ *Trade accounts receivable*	Hutang usaha/ *Trade accounts payable*	
	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	Rp'000	
Gapura Angkasa	27.936.877	13.620.787	45.238.114	26.033.300	11.078.295	44.971.409	Gapura Angkasa
Abacus International Pte., Ltd.	22.217.501	3.179.557	3.515.952	20.012.558	3.363.428	4.335.584	Abacus International Pte., Ltd.
Lufthansa System Group GMBP	-	-	-	-	-	19.624.338	Lufthansa System Group GMBP
Jumlah	50.154.378	16.800.344	48.754.066	46.045.858	14.441.722	68.931.331	Total
Persentase dari jumlah penjualan	0,28%			0,24%			Percentage to total sales
Persentase dari jumlah aset		0,11%			0,09%		Percentage to total assets
Persentase dari jumlah kewajiban lancar			0,77%			0,49%	Percentage to total current liabilities

45. INSTRUMEN KEUANGAN DERIVATIF

Tahun 2009

Pada tanggal 10 Juni 2009, Perusahaan mengadakan perjanjian *Commodity call option* atas bahan bakar untuk penerbangan haji dengan Morgan Stanley Capital Group Inc., New York, dimana Perusahaan menyetujui untuk melakukan aktivitas lindung nilai menggunakan instrument "Bought Asian Call Option", dengan jumlah nosional adalah 610.000 barel, jatuh tempo pada beberapa tanggal dalam jangka waktu 6 bulan dari Juni 2009 sampai Desember 2009. Call option ditetapkan pada USD 75/bbl sebagai "call" strike.

Lindung nilai ini dimaksudkan untuk mengantisipasi fluktuasi arus kas pembayaran dimasa datang yang diperkirakan dalam nominasi mata uang asing (USD) terkait eksposur Perusahaan terhadap pergerakan harga bahan bakar pesawat untuk penerbangan haji.

Item yang dilindung nilai adalah perkiraan arus kas keluar dengan nominasi mata uang asing. Pengeluaran dengan nominasi mata uang asing secara keseluruhan merupakan risiko homogen.

Tahun 2008

Perusahaan menghadapi risiko harga akibat perubahan nilai tukar mata uang asing dan perubahan harga di masa yang akan datang terkait dengan biaya *leasing* pesawat serta pembelian bahan bakar pesawat. Untuk mengantisipasi hal tersebut Perusahaan melakukan perjanjian kontrak atas *forward foreign exchange* sebagai berikut:

45. DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Year 2009

On June 10, 2009, the Company entered into Commodity call option for hajj flights' fuel with Morgan Stanley Capital Group Inc., New York, whereby the Company has agreed to perform hedging activity using "Bought Asian Call Option" instrument, with the total notional amount of 610,000 barrels maturing on various expiry dates over a 6 month period from June 2009 to December 2009. The call option has been set at USD/bbl rate of 75 as the "call" strike rate.

The objective of the hedge is to mitigate cash flow fluctuations arising from future payments of highly probable forecast foreign currency (USD) denominated expenditures due to the Company's exposure to adverse movements in aviation fuel purchase price for hajj flights.

The hedged item is the highly probable forecast cash outflows denominated in USD. The USD denominated expenditures collectively represents a homogeneous risk.

Year 2008

The Company is exposed to price risk due to changes in the foreign currency fluctuation and future price changes of aircraft leased payment and jet fuel purchase. As a result, the Company anticipates this situation by entering into the following forward foreign exchange contracts:

Tanggal transaksi/ *Date of transaction*	Volume transaksi/ Contract volume		Tanggal jatuh tempo/ *Due date*	Keuntungan (Kerugian) yang belum direalisasi/ *Gain (Loss) Unrealized*
	USD	JPY		Rp
29 Pebruari 2008/ *February 29, 2008*	250.000	25.795.000	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(391.158.064)
29 Pebruari 2008/ *February 29, 2008*	250.000	28.507.500	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(391.980.897)
3 Maret 2008/ *March 3, 2008*	500.000	50.845.000	13 Pebruari 2009/ *February 13, 2009*	(694.005.540)
3 Maret 2008/ *March 3, 2008*	500.000	50.820.000	27 Pebruari 2009/ *February 27, 2009*	(692.339.022)
10 Maret 2008/ *March 10, 2008*	250.000	25.177.500	13 Januari 2009/ *January 13, 2009*	(315.585.548)
10 Maret 2008/ *March 10, 2008*	250.000	25.162.500	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(314.442.568)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500.000	52.960.000	12 Maret 2009/ *March 12, 2009*	(954.179.601)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500.000	52.915.000	26 Maret 2009/ *March 26, 2009*	(950.853.943)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500.000	52.875.000	9 April 2009/ *April 9, 2009*	(948.133.459)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500.000	52.830.000	23 April 2009/ *April 23, 2009*	(944.091.212)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500.000	52.770.000	14 Mei 2009/ *May 14, 2009*	(939.648.091)
5 September 2008/ *September 5, 2008*	500.000	52.725.000	28 Mei 2009/ *May 28, 2009*	(937.025.211)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500.000	49.150.000	28 Mei 2009/ *May 28, 2009*	(491.657.428)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500.000	49.125.000	26 Maret 2009/ *March 26, 2009*	(490.606.632)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500.000	49.100.000	9 April 2009/ *April 9, 2009*	(489.555.136)
8 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500.000	49.050.000	23 April 2009/ *April 23, 2009*	(484.803.595)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500.000	23.586.250	13 Januari 2009/ *January 13, 2009*	(122.626.661)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	500.000	23.553.750	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	(119.318.371)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	250.000	23.529.500	13 Pebruari 2009/ *February 13, 2009*	(117.325.762)
24 Oktober 2008/ *October 8, 2008*	250.000	23.507.500	24 Pebruari 2009/ *February 27, 2009*	(115.288.707)
17 Desember 2008/ *December 17, 2008*	250.000	22.077.500	13 Januari 2009/ *January 13, 2009*	60.328.073
17 Desember 2008/ *December 17, 2008*	250.000	22.062.500	28 Januari 2009/ *January 28, 2009*	61.554.331
			Jumlah/Total	(10.782.743.044)

46. PERJANJIAN SEWA OPERASI

Perusahaan dan anak perusahaan mengadakan perjanjian sewa operasi antara lain:

1. Pesawat

46. OPERATING LEASES AGREEMENT

The Company and subsidiaries entered into the following operating lease agreements:

1. Aircraft

Perusahaan sewa operasi/ *Lessors*	Aset sewaan/ *Leased assets*	Jatuh tempo/ *Year of maturity*
Pesawat/ *Aircraft*		
GE Capital Aviation Services	2 Boeing 737-300	2010
	2 Boeing 737-400	2010
	6 Boeing 737-400	2011
	3 Boeing 737-800	2016
International Lease Finance Corporation	1 Boeing 737-400	2011
	1 Boeing 747-400	2012
	1 Boeing 737-800	2014
	2 Boeing 737-800	2016
	2 Airbus 330-200	2016
Banque AIG	1 Boeing 737-300	2011
Castle 2003-1A	1 Boeing 737-400	2011
Wells Fargo	1 Boeing 737-400	2012
	1 Boeing 737-400	2013
Nice Location S.A.R.L	1 Airbus 330-200	2016
Aero France S.A.R.L	1 Boeing 737-300	2014
ALS France S.A.R.L	1 Boeing 737-300	2014
	1 Boeing 737-800	2015
MASA France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2012
MASB France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2012
MASC France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2016
CIT Group Location (France) SAS	5 Boeing 737-800	2017
MSN 30151 Leasing France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30155 Leasing France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30156 Leasing France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30157 Leasing France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2021
MSN 30140 Leasing France S.A.R.L	1 Boeing 737-800	2021
ACG Acquisition XX LLC	1 Boeing 737-400	2013
Biarritz Laocation S.A.R.L	1 Airbus 330-200	2016
Genesis Funding France 1 S.A.R.L	1 Boeing 737-400	2011
Mesin/ *Engine*		
Aero Turbine Inc.	1 Mesin/ *engine* Boeing B737-300	2011
Aviation Lease Finance, LLC	1 Mesin/ *engine* Boeing B737-300	2011
	1 Mesin/ *engine* Boeing B747-400	2009
	1 Mesin/ *engine* Boeing B747-400	2012
Deucalion Engine Lease	2 Mesin/ *engine* Boeing B737-300	2010
Engine Lease Finance Corp.	1 Mesin/ *engine* Boeing B737-800	2016
West Engine Lease Funding LLC	1 Mesin/ *engine* Boeing B737-300	2010
	1 Mesin/ *engine* Boeing B737-300	2013
Willis Lease Finance	1 Mesin/ *engine* Boeing B737-300	2009

Pembayaran Sewa Operasi

Total komitmen sewa adalah sebagai berikut:

Operating Rental Payments

Total rental commitments are as follows:

	Pembayaran sewa operasi masa depan/ *Future lease payments*				
	2009		2008		
	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	Mata uang asing/ *Foreign currency*	Setara dengan/ *Equivalent to*	
	USD	Rp	USD	Rp	
Dalam satu tahun	93.037.370	874.551.278.000	72.809.257	797.261.364.150	Within one year
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	164.768.655	1.548.825.357.000	148.406.980	1.625.056.431.000	Over one year but not ot longer than five years
Lebih dari lima tahun	173.593.741	1.631.781.165.400	14.508.000	158.862.600.000	Over five years
Jumlah	431.399.766	4.055.157.800.400	235.724.237	2.581.180.395.150	Total

Uang Jaminan

Perusahaan diharuskan untuk membayar uang jaminan atas kewajiban Perusahaan terhadap pembayaran sewa. Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 2008, saldo uang jaminan masing-masing sebesar USD 64.854.481 atau ekuivalen Rp 609.632.121.118 dan USD 44.237.232 atau ekuivalen Rp 484.397.686.129 (Catatan 11).

Security Deposits

The Company is required to pay security deposits that will serve as guarantee for the payment of the Company's obligations. As of December 31, 2009 and 2008, the balance of the security deposits amounted to USD 64,854,481 or equivalent to Rp 609,632,121,118 and USD 44,237,232 or equivalent to Rp 484,397,686,129, respectively (Note 11).

Dana Perbaikan Pesawat

Sesuai dengan perjanjian sewa operasi untuk pesawat, Perusahaan diharuskan untuk membayar dana perbaikan dan pemeliharaan untuk pesawat yang disewa kepada lessor (Catatan 11).

Dana perbaikan didasarkan atas penggunaan pesawat selama periode sewa yang mencakup dana perbaikan untuk rangka pesawat, pengembalian kinerja mesin, dan suku cadang mesin, serta alat pendaratan dan *Auxiliary Power Unit* (APU).

Selama masa sewa, Perusahaan diwajibkan untuk melakukan pemeliharaan dan perbaikan rangka pesawat, mesin, APU dan seluruh suku cadang sesuai dengan standar yang disetujui. Pekerjaan perbaikan dan perawatan rangka pesawat, mesin dan bagian lainnya secara teratur dikerjakan oleh perusahaan perbaikan pesawat yang telah ditunjuk (MRO) yang telah memenuhi standar. Berdasarkan Perjanjian sewa, Perusahaan akan mengajukan biaya penggantian sesuai dengan yang diperbolehkan dalam perjanjian, setelah pekerjaan selesai dan setelah perbaikan rangka pesawat, mesin, alat pendaratan atau APU keluar dari bengkel, dengan melampirkan faktur dan dokumen terkait beberapa hari setelah pekerjaan selesai.

Maintenance Reserve Funds

Based on operating lease arrangements for aircrafts, the Company is required to pay a maintenance and repair reserve funds for the leased aircraft to the lessor (Note 11).

Maintenance reserve funds are based on the use of the aircraft during the lease term consisting of reserves funds for airframe structure maintenance, engine performance restoration maintenance, engine life limited parts maintenance, landing gear maintenance and Auxiliary Power Unit (APU) maintenance.

During the lease term, the Company is obliged, to maintain and repair the airframes, engines, APU and all the parts in accordance with agreed standard. The maintenance and repair work on the airframes, engines and other part, or engines will be regularly performed by authorized maintenance repair and overhaul companies (MRO). Based on the lease agreement, the Company will be entitled to its reimbursement of applicable maintenance and repair reserve funds after the work is completed and the airframe, engine, landing gear or APU are released by the workshop company, by submitting invoices and proper documentation within certain days after the completion of the work.

Sampai tanggal berakhirnya perjanjian, Perusahaan berkewajiban untuk membayar dana cadangan, dan klaim biaya penggantian akan dikaji dan dibayarkan, sepanjang tidak terjadi gagal bayar. Mengacu kepada masing-masing perjanjian, lessor dapat menguasai atau mengembalikan sisa dana perawatan.

Up to the termination date, the Company shall have the obligation to pay contribution into the reserve funds, and any outstanding reimbursable expenses shall be reviewed and disbursed, provided no default occurred. Depending on the specific agreements, the lessor may or may not retain the remaining balance of the reserve funds.

2. Bukan Sewa Operasi Pesawat

a. GMFAA menandatangani perjanjian dengan PT Jakadara Aircraft Services untuk melaksanakan jasa pergerakan material GMFAA. Perjanjian ini berlaku sampai 31 Juli 2010.

b. Pada tanggal 25 Januari 2008, GMFAA mengadakan Perjanjian Pemanfaatan Tanah dan Konsesi Usaha dengan PT (Persero) Angkasa Pura II sehubungan dengan pemanfaatan tanah seluas ± 900.000 m^2 untuk digunakan dalam kegiatan usaha pemeliharaan pesawat di Bandara Udara Soekarno-Hatta, Cengkareng, Tangerang. Perjanjian ini berlaku sampai dengan 31 Desember 2011 dengan kompensasi dan konsesi sesuai dengan tarif yang disepakati. GMFAA wajib memberikan jaminan bank yang diterbitkan oleh bank umum untuk menjamin pembayaran kompensasi tersebut. Masa berlaku jaminan tersebut selama 1 tahun dan diperpanjang setiap tahunnya sampai berakhirnya perjanjian ini.

c. GMFAA juga mengadakan perjanjian sewa operasi peralatan operasional, koneksi internet, dan lainnya dengan beberapa pihak.

d. Perusahaan mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 6.246 m2 dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 30 tahun yang berakhir 30 September 2021. Tanah tersebut digunakan Perusahaan untuk lokasi gedung perkantoran kargo. Kompensasi atas tanah tersebut sebesar Rp 800 per m2 per bulan atau seluruhnya Rp 1.798.848.000 dan dapat ditinjau kembali setiap 5 tahun. Uang muka sebesar 10% atau Rp 179.884.800. Pembayaran dilakukan setiap tahun sebesar Rp 53.965.440.

Pada akhir periode perjanjian, tanah beserta seluruh fasilitas diatasnya diserahkan kepada PT Angkasa Pura II.

2. Non Aircraft Operating Lease

a. GMFAA entered into agreement with PT Jakadara Aircraft Services in relation to provision of material handling vehicle to GMFAA. The term of this agreement is until July 31, 2010.

b. On January 25, 2008, GMFAA entered into Land Utilization and Business Concession Agreements with PT (Persero) Angkasa Pura II in relation to land utilization measuring approximately 900,000 square meters used for aircraft maintenance business activities in Soekarno-Hatta Airport, Cengkareng, Tangerang. The term of this agreement is effective until December 31, 2011, with compensation and concession based on agreed tariffs. GMFAA is obliged to provide bank guarantee issued by general bank to secure the payment of such compensation. The term of such guarantee is 1 year and renewable annually until the expiration of the agreement.

c. GMFAA also entered into operating lease agreements of operational equipment, internet connection, and others with several parties.

d. The Company entered into an agreement for utilization of 6,246 square meters of land at the Soekarno-Hatta Airport with PT Angkasa Pura II, for 30-year period until September 30, 2021. The land is used for the purpose of cargo office building. The compensation for the use of the land is Rp 800 per square meter per month or a total of Rp 1,798,848,000, which is subject for review every 5 years. A deposit of 10% or Rp 179,884,800 was also paid. Payment of Rp 53,965,440 is made annually.

At the expiration of the agreement, the Company will return the land and all the facilities to PT Angkasa Pura II.

Perusahaan juga mengadakan perjanjian pemanfaatan tanah di Bandara Soekarno-Hatta seluas 164.742 m2 dengan PT Angkasa Pura II, untuk jangka waktu 20 tahun yang akan berakhir 31 Desember 2011. Perusahaan membangun gedung perkantoran di atas tanah tersebut.

The Company also entered into an agreement with PT Angkasa Pura II for the use of another parcel of land with an area of 164,742 square meters at the Soekarno-Hatta Airport, for a period of 20 years until December 31, 2011. The Company constructed on such land the office building.

Dalam perjanjian sewa operasi tersebut terdapat opsi perpanjangan masa sewa. Perusahaan tidak memiliki hak opsi untuk membeli aset sewaan pada akhir masa sewa. Perjanjian tersebut juga memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan pengakhiran perjanjian sebelum masa sewa berakhir.

The operating lease agreements contain option to renew the lease term. The Company does not have an option to purchase the lease asset at the expiry of the lease term. The lease agreements include certain conditions that may cause the leases to be terminated prior to the expiry of the lease terms.

Jumlah komitmen sewa lainnya adalah sebagai berikut:

Total other lease commitments is as follows:

	2009 Rp	2008 Rp	
Dalam satu tahun	42.937.634.958	96.846.509.252	Within one year
Lebih dari satu tahun tapi tidak lebih dari lima tahun	90.774.758.730	234.389.687.068	Longer than one year but not longer than five years
Lebih dari lima tahun	122.495.155.936	266.398.030.600	Over five year
Jumlah	256.207.549.624	597.634.226.920	Total

47. IKATAN DAN KONTINGENSI

a. Sesuai dengan Purchase Agreement No. 1938 tanggal 4 Juni 1996 yang terakhir diamandemen melalui Supplemental Agreement No. 4 tanggal 29 Desember 2005, Perusahaan mengadakan kontrak pembelian pesawat Boeing 777-200ER sebanyak 6 pesawat dengan harga dasar (aircraft basic price) USD 198.192.610. Harga pesawat akan ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Penyerahan direncanakan pada bulan Juni 2010 sampai dengan Agustus 2011.

Berdasarkan konfirmasi dari The Boeing Company No. 6-1176-DJH-1049R-1 tanggal 30 Maret 2007, pembelian 6 pesawat tipe Boeing 777–200ER dirubah menjadi pembelian 10 pesawat tipe Boeing 787 dengan jadwal pengiriman April 2014 sampai dengan Juli 2015. Konfirmasi tersebut kemudian dilanjutkan dengan adanya penawaran pembaharuan Purchase Agreement No. 1938 oleh Boeing menjadi 10 pesawat jenis B 777-200ER/ 300ER/200LR.

47. COMMITMENTS AND CONTINGENCIES

a. Based on Purchase Agreement No. 1938 dated June 4, 1996, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No.4 dated December 29, 2005, the Company entered into a contract to purchase 6 Boeing 777-200ER with basic price of USD 198,192,610. The price of the aircrafts will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery was scheduled within the period of June 2010 up to August 2011.

However, based on confirmation from the Boeing Company No. 6-1176-DJH - 1049R-1, dated March 30, 2007, the purchase of 6 Boeing 777-200ER was replaced with purchase of 10 Boeing 787 and will be delivered April 2014 up to July 2015. The confirmation is proceeded by the Boeing's offering to renew the Purchase Agreement No. 1938 into purchase of 10 B 777-200ER/300ER/200LR.

Menanggapi penawaran tersebut, Perusahaan merencanakan menambah pembelian pesawat B 777 dari 6 pesawat B 777-200 menjadi 10 pesawat B 777-300ER, melalui Supplemental Agreement No. 5 atas Purchase Agreement No. 1938. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juli 2010 sampai dengan Juli 2013.

Perusahaan juga melakukan Purchase Agreement No. 2158 tanggal 19 Juni 1998 untuk pembelian 18 pesawat Boeing 737-700, yang terakhir diamandemen melalui Supplemental Agreement No. 4 tanggal 31 Mei 2007, di mana Perusahaan menambah jumlah pesawat menjadi 25 pesawat tipe B 737-800 dengan harga dasar (aircraft basic price) USD 72.364.900. Harga pesawat ditetapkan pada saat penyerahan dengan penyesuaian harga sesuai perjanjian. Jadwal pengiriman pesawat adalah dari Juni 2009 sampai dengan Mei 2012. Selanjutnya pada tahun 2009, Perusahaan mengadakan perjanjian jual dan sewa balik dengan DAE dan MCAP atas 11 pesawat. Harga jual ditentukan pada saat kedatangan pesawat. Sampai dengan penerbitan laporan keuangan, 5 pesawat telah diterima Perusahaan.

b. Pada tanggal 4 November 1989, Perusahaan melakukan Purchase Agreement dengan Airbus untuk pembelian dan pengiriman 9 pesawat Airbus A-330. Perusahaan telah menerima pengiriman 6 pesawat, akan tetapi berupaya melakukan perpanjangan waktu atas pengiriman 3 pesawat sisanya, yang berdasarkan Side Letter tanggal 21 Desember 1995 dinyatakan bahwa penyerahan 3 pesawat terakhir dijadwalkan bulan Juli 1998, Agustus 1998, dan Januari 1999. Pengiriman pesawat tersebut belum dapat dilakukan karena Perusahaan belum mencapai kesepakatan formal dengan Airbus sehubungan dengan kewajiban dalam Purchase Agreement untuk pengiriman 3 pesawat Airbus A-330 sisanya.

In response to the offering, the Company plans to increase the number of units purchased from 6 aircrafts B777-200 into 10 aircrafts B 777-300ER by submitting Supplemental Agreement No. 5 to Purchase Agreement No. 1938. Delivery of the aircrafts is scheduled within the period of July 2010 up to July 2013.

The Company also entered into Purchase Agreement No. 2158 dated June 19, 1998 for the purchase of 18 Boeing 737-700, which had been amended several times, most recently by Supplemental Agreement No. 4 dated May 31, 2007, whereby the Company increased the number of units purchased into 25 Boeing 737-800 aircrafts with basic price of USD 72,364,900. The price of the aircraft will be determined at the time of delivery by calculating the price adjustments in accordance with the agreement. Delivery of the aircrafts is within the period of June 2009 up to May 2012. In 2009, the Company entered into a sale and leaseback with DAE and MACP for 11 aircraft. The selling price is determined at the time of arrival of aircraft. As of the issuance date of the consolidated financial statements, the Company has received 5 aircrafts.

b. On November 4, 1989, the Company entered into a Purchase Agreement with Airbus for the purchase and delivery of 9 Airbus A-330 aircrafts. The Company has received 6 of the aircrafts but has sought rolling extension for the delivery of the final 3 aircrafts, in which based on a Side Letter dated December 21, 1995 the final delivery of 3 aircrafts was scheduled in July 1998, August 1998, and January 1999. These deliveries have not taken place because the Company has not reached any subsequent formal agreement with Airbus in relation to its obligation under the Purchase Agreement for the delivery of the remaining 3 Airbus A-330 aircrafts.

c. Perjanjian Pooling Komponen dengan SR Technics Switzerland ("SR Technics")

Perusahaan mengadakan perjanjian component pooling A-330 dengan SR Technics. Perusahaan berpartisipasi sebagai anggota pool A-330 untuk menggunakan persediaan komponen A-330 yang berada di penyimpanan persediaan induk Zurich. Perusahaan juga berhak meminta SR Technics untuk memberikan temporary services, tim asistensi lapangan atau pelayanan khusus lainnya serta memberikan pelatihan teknik dan administrasi kepada personil Perusahaan pada tempat perawatan pesawat Perusahaan di Jakarta atau pada line station-nya.

Perjanjian ini telah diperpanjang beberapa kali dengan amendemen terakhir No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2007, tanggal 10 Juli 2007. Setelah tanggal tersebut, salah satu pihak dapat mengakhiri perjanjian dengan syarat pemberitahuan 6 bulan sebelumnya kepada pihak lainnya. Biaya pooling ditentukan dengan menggunakan tarif sesuai dengan komponen yang digunakan.

c. Component Pooling Agreement with SR Technics Switzerland ("SR Technics")

The Company entered into a component pooling agreement for A-330 with SR Technics. As a participant to the A-330 pool, the Company is allowed to use A-330 components which are available in the main storage at Zurich. The Company also has the right to ask SR Technics to provide temporary services, field assistance team or other special services, as well as technical and administrative training in the Company's maintenance facility in Jakarta or in any other line stations of SR Technics.

This agreement has been extended several times with the latest amendment No. DS/PERJ/AMEND-IV/DE-3076/99/2007 dated July 10, 2007. Thereafter, each party may cancel the agreement by giving to the other party 6 months prior notice. The corresponding pooling expense is determined according to the tariff applied to the components used.

d. Pada tanggal 6 Agustus 2004, Perusahaan dan PT World Simulator Technology (WST) menandatangani Perjanjian Sewa Ruang Simulator beserta Fasilitas Pendukung No. VZ/PERJ/3012/2004 dimana Perusahaan setuju untuk menyewakan ruang simulator beserta fasilitas pendukungnya di lokasi SBU Garuda Indonesia Training Centre untuk digunakan sebagai tempat pemasangan Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis milik WST.

Karena Perusahaan dianggap tidak melaksanakan perjanjian, pada tanggal 19 Desember 2006, WST mengajukan gugatan perdata di Pengadilan Negeri Jakarta Pusat atas dasar wanprestasi terhadap perjanjian tersebut dan perbuatan melawan hukum.

d. On August 6, 2004, the Company and PT World Simulator Technology (WST) entered into Rental Agreement on Area for Simulator and Support Facilities No. VZ/PERJ/3012/2004 whereby the Company agreed to rent its simulator area and support facilities located at SBU Garuda Indonesia Training Centre to be used as space for Full Flight Simulator B 737-200 Level D Six Axis owned by WST.

As the Company is considered not in compliance with the agreement, on December 19, 2006, WST filed with the Central Jakarta District Court a lawsuit against the Company for breaking the contract and for committing illegal act.

Pada tanggal 30 Mei 2007, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST yang mengabulkan gugatan WST dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi kepada WST sebesar USD 1.380.000 dan Rp 1.500.000.000. Pada tanggal 4 Juni 2008, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan menguatkan putusan Pengadilan Jakarta Pusat tersebut dan menghukum Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 1.984.500 dan Rp 1.590.000.000.

On May 30, 2007, the Central Jakarta District Court issued a verdict No. 397/PDT.G/2006/PN.JKT.PST accepting claim of WST and ordered the Company to pay to WST the amount of USD 1,380,000 and Rp 1,500,000,000. On June 4, 2008, the High Court of DKI Jakarta decided to upheld the verdict of the District Court of Central Jakarta and order the Company to pay USD 1,984,500 and Rp 1,590,000,000.

Perusahaan mengajukan permohonan kasasi No. 100/SRT.PDT.KAS/2008/PN.KKT.PST tanggal 7 November 2008 dan sampai dengan tanggal laporan keuangan, Perusahaan masih menunggu hasil putusan Mahkamah Agung RI.

The Company filed a cessation No. 100/SRT.PDT.KAS/2008/PN.KKT.PST dated November 7, 2008. As of the issuance of the consolidated financial statements, the Company is still waiting for the ruling from the Supreme Court of the Republic of Indonesia.

e. Pada tanggal 22 Desember 2000, Perusahaan dan PT Magnus Indonesia (Magnus) menandatangani Perjanjian Konsultan No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 sebagaimana diubah dengan Perjanjian Tambahan I atas Perjanjian Konsultan No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 tanggal 15 April 2004.

e. On December 22, 2000, the Company and PT Magnus Indonesia (Magnus) entered into Consultant Agreement No. DS/PRJ/DZ-3345/2000 as amended by Amendment I for Consultant Agreement No. DS/PRRJ/AMAND.I/DZ-3345/2000/2004 dated April 15, 2004.

Dalam pelaksanaannya, Magnus telah melakukan wanprestasi sehingga Perusahaan mengajukan gugatan tanggal 3 Maret 2006, dengan nilai gugatan sebesar USD 6.160.700. Pada tanggal 12 Juni 2006, Magnus mengajukan gugatan balik atas dasar perbuatan melawan hukum karena pembatalan perjanjian secara sepihak dan tidak adanya pengembalian jaminan pelaksanaan pekerjaan. Jumlah ganti rugi yang dituntut Magnus adalah ganti rugi materiil oleh Perusahaan sebesar USD 2.813.111 dan immateriil oleh Perusahaan dan PT Asuransi Jasa Indonesia sebesar USD 100.000.000.

During the contract period, Magnus breached the contract, thus the Company filed a lawsuit on March 3, 2006 for a total claim of USD 6,160,700. On June 12, 2006, Magnus filed a lawsuit against the Company for illegal act as the Company cancelled the agreement and did not return the deposit for work performance. The amount of claim consists of material claim to the Company of USD 2,813,111 and immaterial claim to the Company and PT Asuransi Jasa Indonesia of USD 100,000,000.

Pada tanggal 23 Nopember 2006, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah mengeluarkan putusan No. 41/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT.PST yang mengabulkan gugatan Magnus dan memerintahkan Perusahaan membayar ganti rugi sebesar USD 2.813.111. Pada tanggal 12 Desember 2007, Pengadilan Tinggi DKI Jakarta memutuskan untuk menguatkan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat tersebut.

On November 23, 2006, the Central Jakarta District Court has issued a verdict No. 41/SRT.PDT.KAS/2008/PN.JKT.PST accepting the claim of Magnus and ordered the Company to pay to Magnus the claim of USD 2,813,111. On December 12, 2007, The High Court of DKI Jakarta decided to upheld the verdict of the Central Jakarta District Court.

Perusahaan mengajukan kasasi No. 02/PDT.G/2006/PNJKT.PST tanggal 19 Mei 2008. Pada tanggal 11 Maret 2010, Mahkamah Agung telah mengeluarkan putusan No. 1995 K/Pdt/2008 yang mengabulkan permohonan kasasi Perusahaan dan memerintahkan PT Magnus Indonesia untuk membayar ganti kerugian kepada Perusahaan sebesar USD 6.160.700.

The Company filed appeal No. 02/PDT.G/2006/PNJKT.PST on May 19, 2008. On March 10, 2010, the Supreme Court of the Republic of Indonesia has issued a verdict No. 1995 K/Pdt/2008 accepting the Company's appeal and ordered PT Magnus Indonesia to pay to the Company the claim of USD 6,160,700.

f. Pada tanggal 17 Desember 2007, Perusahaan telah menerima *Notice to Furnish Information and Produce Document* dari Australian Competition and Commerce Commission ("ACCC") terkait dugaan kartel penetapan harga Fuel Surcharge Kargo. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Federal Australia.

f. On December 17, 2007, the Company has received Notice to Furnish Information and Produce Document from Australian Competition and Commerce Commission ("ACCC") related to allegation of price fixing cartel on Cargo Fuel Surcharge. Currently, the case is still under examination by Federal Court of Australia.

g. Pada tanggal 5 Oktober 2009, Perusahaan telah menerima *Notice of Proceeding (Commercial List)* dari Pengadilan Tinggi New Zealand terkait dugaan kartel penetapan harga Fuel Surcharge Kargo yang diajukan oleh New Zealand Commerce Commission (NZCC), New Zealand. Saat ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan oleh Pengadilan Tinggi New Zealand.

g. On October 5, 2009, the Company has received Notice of Proceeding (Commercial List) from the High Court of New Zealand related to allegations of price fixing cartel on Cargo Fuel Surcharge, filed by New Zealand Commerce Commission (NZCC), New Zealand. Currently, the case is still under examination by the High Court of New Zealand.

h. Pada tanggal 16 Nopember 2009, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Lanjutan Perkara No. 25/KPPU-I/2009 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan kartel penetapan harga *Fuel Surcharge* tiket domestik. Sampai dengan tanggal laporan keuangan ini, perkara masih dalam proses pemeriksaan pendahuluan di KPPU.

h. On November 16, 2009, the Company has received Notice of Advance Proceeding (Commercial List) from The Supervision of Business Competition Committee ("KPPU") related to allegations of price fixing cartel on Fuel Surcharge of Domestic tickets. As of the issuance date of the consolidated financial statements, the case is still under examination by KPPU.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

48. ASET DAN KEWAJIBAN MONETER DALAM MATA UANG ASING

Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 2008, Perusahaan dan anak perusahaan mempunyai aset dan kewajiban moneter dalam mata uang asing (mata uang asing selain USD dinyatakan dalam setara USD) sebagai berikut:

48. MONETARY ASSETS AND LIABILITIES IN FOREIGN CURRENCY

At December 31, 2009 and 2008, the Company and its subsidiaries had monetary assets and liabilities denominated in foreign currencies (foreign currencies other than USD are stated at the equivalent USD) as follows:

	2009		2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*		
	Mata Uang Asing/ *Foreign Currencies*	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	Mata Uang Asing/ *Foreign Currencies*	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	
ASET					ASSETS
Kas dan Setara Kas					Cash and Cash equivalents
USD	72.115.525	677.885.931.040	59.499.771	559.297.844.361	USD
EUR	502.185	6.784.358.929	1.825.514	24.662.134.959	EUR
JPY	2.418.723	24.599.457.494	2.012.652	20.469.536.894	JPY
SGD	2.085.493	13.969.714.159	3.853.627	25.813.594.976	SGD
AUD	16.791.796	141.585.236.610	9.106.747	76.786.363.843	AUD
GBP	372.526	5.630.455.676	134.444	2.032.017.423	GBP
Mata uang asing lainnya *)	13.466.475	126.584.376.777	11.970.214	102.145.416.198	Other foreign currency *)
Piutang usaha					Trade Accounts receivable
USD	30.989.123	291.297.756.786	39.662.764	434.307.263.246	USD
EUR	203.059	2.743.263.681	5.610	86.573.736	EUR
JPY	6.382.758	64.915.392.921	6.066.009	73.538.226.399	JPY
SGD	120.762	808.927.813	11.416	86.843.568	SGD
AUD	7.631.722	64.349.231.557	3.115.100	23.536.172.292	AUD
MYR	2.435.496	6.690.649.500	-	-	MYR
Mata uang asing lainnya *)	7.705.861	72.435.088.746	9.724.056	106.478.414.464	Other foreign currency *)
Uang muka					Advances
USD	275.729.799	2.591.860.111.634	271.804.966	2.976.264.373.211	USD
JPY	1.959.834	19.932.359.390	2.472.297	29.971.653.985	JPY
SGD	294.571	1.973.193.017	299.533	2.278.655.287	SGD
AUD	1.380.773	11.642.413.060	1.376.603	10.400.935.466	AUD
Mata uang asing lainnya *)	2.250.408	21.153.836.096	1.893.618	20.735.119.393	Other foreign currency *)
Aset Lain-lain					Other Assets
USD	33.708.348	316.858.470.064	1.696.573	18.577.469.805	USD
SGD	820	5.492.786	38.368	291.881.710	SGD
AUD	175	1.475.567	1.431	10.815.129	AUD
Mata uang asing lainnya *)	-	-	43.843	480.077.815	Other foreign currency *)
Jumlah Aset		4.463.707.193.303		4.508.251.384.161	Total Assets

*) Aset dan kewajiban dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal neraca.

*) Assets and liabilities denominated in other foreign currencies are presented into its USD equivalent using the exchange rate prevailing at balance sheet date.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

	2009		2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*		
	Mata Uang Asing/ *Foreign Currencies*	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	Mata Uang Asing/ *Foreign Currencies*	Setara dengan/ *Equivalent to* Rp	
KEWAJIBAN					LIABILITIES
Hutang Usaha					Trade Accounts Payable
USD	(67.104.494)	(630.782.242.053)	(143.642.472)	(1.572.885.071.656)	USD
EUR	(1.035.209)	(13.985.356.817)	(2.232.104)	(34.446.726.652)	EUR
SGD	(682.129)	(4.569.255.501)	(3.362.359)	(25.578.671.819)	SGD
AUD	(1.856.329)	(15.652.213.069)	(1.655.712)	(12.509.748.220)	AUD
Mata uang asing lainnya *)	(5.957.426)	(55.999.808.912)	(3.240.005)	(35.478.058.239)	Other foreign currency *)
Hutang Lain-lain *Payable*					Other Accounts Payable
USD	(21.330.189)	(200.503.780.485)	(21.041.307)	(230.402.306.918)	USD
EUR	-	-	(87.798)	(1.354.929.600)	EUR
Biaya Masih Harus dibayar					Accrued Expenses
USD	(108.850.182)	(1.023.191.709.386)	(96.210.456)	(1.053.504.492.544)	USD
EUR	(2.101.287)	(28.387.729.486)	(1.375.036)	(21.220.112.248)	EUR
JPY	(2.305.114)	(23.444.005.563)	(2.480.101)	(30.066.261.877)	JPY
SGD	(1.051.157)	(7.041.193.173)	(1.132.427)	(8.614.783.514)	SGD
AUD	(4.087.427)	(34.464.408.949)	(1.493.851)	(11.286.809.493)	AUD
MYR	(966.806)	(2.655.952.314)	(238.959)	(753.524.068)	MYR
GBP	(6.700)	(101.265.609)		-	GBP
Mata uang asing lainnya *)	(10.305.522)	(96.871.902.586)	(8.792.796)	(96.281.115.031)	Other foreign currency *)
Uang Muka Diterima					Advances received
USD	(2.389.554)	(22.461.806.660)	(3.244.132)	(35.523.246.495)	USD
JPY	(17.621)	(179.215.079)	(52.621)	(637.926.686)	JPY
SGD	(64.456)	(431.759.805)	(335.822)	(2.554.718.850)	SGD
AUD	(96.165)	(810.848.719)	(159.093)	(1.202.025.881)	AUD
MYR	(138.455)	(380.355.269)	-	-	MYR
Mata uang asing lainnya *)	(1.251.259)	(11.761.838.615)	(1.134.487)	(12.422.636.059)	Other foreign currency *)
Pinjaman jangka panjang					Long term loans
USD	(115.680.215)	(1.087.394.021.376)	(115.680.215)	(1.266.698.354.688)	USD
Hutang sewa pembiayaan					Lease liabilities
USD	(342.265.309)	(3.217.293.906.198)	(414.081.630)	(4.534.193.850.143)	USD
Kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat					Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
USD	(69.223.188)	(650.697.965.178)	(66.876.624)	(732.299.027.916)	USD
Kewajiban tidak lancar lainnya					Other Non-current Liabilities
USD	(6.555.045)	(61.617.425.726)	(798.333)	(8.741.750.511)	USD
EUR	(514.359)	(6.948.831.179)	-	-	EUR
SGD	(340.000)	(2.277.496.800)	(63.718)	(484.725.764)	SGD
CNY	(4.700.141)	(6.470.449.108)	(6.200.000)	(9.941.514.000)	CNY
Mata uang asing lainnya *)	(3.869)	(36.365.700)	(3.871)	(42.386.700)	Other foreign currency *)
Jumlah Kewajiban		(7.206.413.109.315)		(9.739.124.775.571)	Total Liabilities
Kewajiban - Bersih		(2.742.705.916.012)		(5.230.873.391.410)	Net Liabilities

*) Aset dan kewajiban dalam mata uang asing lainnya disajikan dalam jumlah setara USD, menggunakan kurs tanggal neraca.

*) Assets and liabilities denominated in other foreign currencies are presented into its USD equivalent using the exchange rate prevailing at balance sheet date.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

Pada tanggal 31 Desember 2009 dan 2008, kurs konversi yang digunakan Perusahaan dan anak perusahaan adalah:

The conversion rates used by the Company and its subsidiaries on December 31, 2009 and 2008 were as follows:

	31 Desember/ *December 31,* 2009	31 Desember/ *December 31,* 2008
	Rp	Rp
Mata uang asing/ *Foreign currencies*		
USD 1	9,400	10,950
EURO 1	13,509	15,432
YEN 100	10,170	12,123
SGD 1	6,698	7,607
AUD 1	8,431	7,556
MYR 1	2,747	3,153
GBP 1	15,114	15,803
CNY 1	1,377	1,603

49. INFORMASI SEGMEN

Berdasarkan informasi keuangan yang digunakan oleh manajemen dalam mengevaluasi kinerja segmen dan menentukan alokasi sumber daya yang dimiliki, Perusahaan dan Anak Perusahaan menggunakan segmen usaha sebagai segmen primer dan segmen geografis sebagai segmen sekunder. Seluruh transaksi antar segmen telah dieliminasi.

Informasi konsolidasi menurut segmen usaha sebagai segmen primer adalah sebagai berikut:

49. SEGMENT INFORMATION

Based on the financial information used by the management in evaluating segment performance and determining resource allocation, the Company and its Subsidiaries use business segment as the primary segment and geographical segment as the secondary segment. All inter-segment transactions have been eliminated.

Consolidated information based on business segment as primary segment is as follows:

	2009					
	Operasi penerbangan/ *Airlines operation*	Jasa pemeliharaan pesawat/ *Engineering services*	Operasi lain-lain/ *Other operation*	Jumlah sebelum eliminasi/ *Total before* elimination	Eliminasi/ *Elimination*	Jumlah/ *Total*
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen/ *Segment Result*						
Pendapatan Eksternal/ *External Revenue*	16.651.087.757.958	436.655.468.348	772.630.383.804	17.860.373.610.109	-	17.860.373.610.109
Pendapatan Antar Segmen/ *Intersegment Revenue*	39.920.459.297	1.215.757.517.295	512.309.952.721	1.767.987.929.313	(1.767.987.929.313)	-
Jumlah Pendapatan/ *Net Revenue*	16.691.008.217.255	1.652.412.985.643	1.284.940.336.525	19.628.361.539.423		17.860.373.610.109
Hasil Segmen/ *Segment Result*	370.330.785.035	78.620.238.270	110.703.136.139	559.654.159.444	1.347.193.098	**558.306.966.346**
Pendapatan (Beban) tidak dapat dialokasikan/ *Unallocated income (expenses)*						
Beban bunga dan keuangan/ *Interest and financial charges*						(262.568.572.945)
Keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing-bersih/ *Gain (loss) on foreign exchange-net*						462.549.658.770
Penghasilan bunga/ *Interest income*						93.090.129.609
Lain-lain-bersih/ *Others - net*						11.847.775.343
Pos Luar Biasa / *Extraordinary item*						123.502.291.000
Beban Pajak Penghasilan/ *Tax expenses*						23.354.881.159
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi/ *Equity in net income of associates*						12.873.226.475
Laba sebelum hak minoritas/ *Income before minority interest*						1.022.956.355.757
Hak Minoritas/ *Minority Interest*						(4.340.420.312)
Laba Bersih/ *Net Income*						1.018.615.935.445

	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/As restated - Note 51)					
	Operasi penerbangan/ *Airlines operation*	Jasa pemeliharaan pesawat/ *Engineering services*	Operasi lain-lain/ *Other operation*	Jumlah sebelum eliminasi/ *Total before elimination*	Eliminasi/ *Elimination*	Jumlah/ *Total*
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp
Hasil Segmen/ *Segment Result*						
Pendapatan Eksternal/ *External Revenue*	18.023.262.828.696	589.883.634.782	736.528.956.626	19.349.675.420.104	-	19.349.675.420.104
Pendapatan Antar Segmen/ *Intersegment Revenue*	39.477.573.145	1.008.326.655.226	490.752.966.902	1.538.557.195.273	(1.538.557.195.273)	-
Jumlah Pendapatan/ *Net Revenue*	18.062.740.401.841	1.598.210.290.008	1.227.281.923.528	20.888.232.615.377		19.349.675.420.104
Hasil Segmen/ *Segment Result*	778.020.994.207	74.544.306.122	106.300.106.339	958.865.406.668	16.373.362.423	975.238.769.091
Pendaptan (beban) tidak dapat dialokasikan/ *Unallocated income (expenses)*						
Keuntungan (kerugian) kurs mata uang asing-bersih/ *Gain (loss) on foreign exchange-net*						(413.337.444.585)
Penghasilan bunga/ *Interest Income*						107.037.342.906
Lain-lain-bersih/ *Others net*						350.340.258.190
Bagian laba bersih perusahaan asosiasi/ *Equity in net income of associates*						9.399.705.038
Beban Pajak Penghasilan/ *Tax Expenses*						(44.485.817.706)
Laba sebelum hak minoritas/ *Income before minority interest*						984.192.812.934
Hak Minoritas/ *Minority Interest*						(9.144.186.736)
Laba Bersih/ *Net Income*						975.048.626.198

Informasi konsolidasi menurut segmen geografis sebagai segmen sekunder adalah sebagai berikut:

Consolidated information based on geographic segment is as follows:

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
Pendapatan berdasarkan Geografis			Revenue based on geographical segment
Indonesia	8.910.027.169.274	8.924.559.502.874	Indonesia
Timur Tengah	3.998.264.951.292	4.053.939.320.795	Middle East
Jepang, Korea dan China	2.312.195.603.579	2.976.937.044.403	Japan, Korea and China
Australia	1.400.955.646.483	1.950.841.760.084	Australia
Asia	1.238.930.239.482	1.443.397.791.948	Asia
Jumlah	17.860.373.610.109	19.349.675.420.104	Total

50. KELANGSUNGAN USAHA PERUSAHAAN

Dalam tahun 2009, Perusahaan telah melunasi hutang dari sindikasi Bank Mandiri. Perusahaan juga telah melakukan konversi atas hutang obligasi Bank Mandiri menjadi saham Perusahaan. Perusahaan juga telah mengajukan proposal restrukturisasi pinjaman kepada para kreditur lainnya. Sehubungan dengan hal tersebut, Perusahaan antara lain mengusulkan penjadwalan ulang pembayaran hutang kepada seluruh kreditur tersebut. Sampai dengan tanggal penerbitan laporan keuangan konsolidasi, proses restrukturisasi ini masih dalam proses.

50. THE COMPANY'S GOING CONCERN

In 2009, the Company has settled its syndicated loan from Bank Mandiri, the Company has also converted the convertible bonds into company shares. Additionally the Company has also submitted a proposal for loan restructuring to other creditors. Following the submission, the Company proposed to, among others, reschedule the terms of debt payment to all respective outstanding creditors. As of the issuance date of the consolidated financial statements, the restructuring is still in progress.

Untuk meningkatkan kinerja dan posisi keuangan dalam waktu dekat, Perusahaan telah mengambil langkah-langkah dan rencana sebagai berikut:

a. Restrukturisasi keuangan
b. Restrukturisasi neraca
c. Restrukturisasi organisasi
d. Kehandalan dan keamanan penerbangan
e. Kenyamanan penerbangan
f. Meningkatkan kualitas pelayanan
g. Konsep pemasaran dan kapabilitas
h. Pemulihan citra Perusahaan

To increase the financial performance and position in the near future, the Company has taken the following steps and plans:

a. Financial restructuring
b. Balance sheet restructuring
c. Organization restructuring
d. Flight reliability and safety
e. Flight convenience
f. Improve quality services
g. Marketing concept and capability
h. Image recovery

51. PENYAJIAN KEMBALI LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI

Pada tahun 2009, Perusahaan melakukan beberapa penyesuaian yang diperlukan terhadap laporan keuangan tahun 2008 agar sesuai dengan prinsip akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan praktik akuntansi industry penerbangan yang mengacu pada revisi *AICPA Airline Industry Guide*.

a. Perubahan kebijakan akuntansi atas pencatatan biaya pemeliharaan pesawat untuk perbaikan rangka pesawat, mesin pesawat milik sendiri, dan sewa pembiayaan dari accrual method ke *deferral method* dan melakukan koreksi atas laporan keuangan konsolidasi sesuai dengan PSAK No. 16 (Revisi 2007) dan *FASB Staff Position* (*FSP*) *AUG AIR1* "*Accounting for Planned Major Maintenance Activities*" yang diterbitkan pada tanggal 8 September 2006.

b. Pengakuan kewajiban kontraktual atas tambahan sewa (*supplemental rent*) pada saat komponen pesawat tidak lagi memenuhi minimum performance yang disyaratkan dalam perjanjian, sebesar estimasi biaya minimum untuk return condition tersebut sesuai dengan PSAK No. 57 "Kewajiban Diestimasi, Kewajiban Kontinjensi, dan Aset Kontinjensi". Selain itu, pembayaran biaya perbaikan pesawat pada saat *heavy maintenance* dilakukan melalui mekanisme *reimbursement*. Dengan ketentuan ini, pembayaran *supplemental rent* ini harus diakui sebagai aset (*deposits* atau *prepayments*) sesuai dengan PSAK No. 30 (Revisi 2007) "Sewa".

51. RESTATEMENTS OF 2008 CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

In 2009, the Company made some adjustments to the 2008 financial statements to conform with accounting principles generally accepted in Indonesia and accounting practice for airline industry thru reference to AICPA Airline Industry Guide.

a. Changed the accounting policy for cost of major airframe inspection, engine overhauls for owned aircraft, and leased aircraft from accrual method to deferral method and revised the consolidated financial statements in accordance with SFAS No. 16 (Revised 2007) and FASB Staff Position (FSP) AUG AIR1"Accounting for Planned Major Maintenance Activities" issued on September 8, 2006.

b. Recognition of contractual liability on supplemental lease when airframe component no longer met the required minimum performance as stated in the agreement, amounting to the estimated minimum cost for return condition in accordance with SFAS No. 57 "Estimated Liabilities, Contingent Liabilities and Assets". Moveover, payment for airframe heavy maintenance was conducted through reimbursement mechanism. With this term the supplemental rent should be recognized as asset (deposits or prepayments) in accordance with SFAS No. 30 (Revised 2007) "Leases".

c. Pengakuan estimasi kewajiban Masa Persiapan Pensiun dan program kesehatan pensiun yang dikelola oleh Yayasan Kesehatan Garuda (Yankesga) yang besaran manfaatnya ditentukan oleh *service level* pada saat pegawai pensiun sesuai dengan PSAK No. 24 (Revisi 2004) "Imbalan Kerja".

d. Pengakuan atas program penghargaan konsumen sesuai dengan PSAK No. 57 "Kewajiban Diestimasi, Kewajiban Kontinjensi, dan Aset Kontinjensi".

e. Perubahan pengelompokan aset tetap bangunan dan prasarana, mesin dan instalasi pada PT Bina Inti Dinamika, perusahaan anak PT Aerowisata, menjadi aset Bangun, Kelola, dan Serah (*Build Operate Transfer*/BOT) dan mengubah kebijakan akuntansi atas aset BOT tersebut dari model revaluasi menjadi model biaya.

f. Perubahan entitas pelaporan di PT Aerowisata, anak perusahaan, dimana perusahaan anak tersebut baru memperoleh data baru laporan keuangan Garuda Orient Holidays Korea Co, Ltd, anak perusahaan PT Aerowisata per 31 Desember 2008 sehingga penyertaan pada anak perusahaan yang semula di catat dengan metode biaya disajikan kembali menjadi metode konsolidasi.

Perubahan tersebut diterapkan secara retrospektif sehingga laporan keuangan konsolidasi Perusahaan tahun 2008 disajikan kembali.

c. Recognition of long term benefits related to Preparation for Retirement Period program managed by Yayasan Kesehatan Garuda (Yankesga) where the benefit is determined by service level when the employees retire in accordance with SFAS No. 24 (Revised 2004) "Employee Benefits".

d. Recognition of customer loyalty program in accordance with SFAS No. 57 "Estimated Liabilities, Contingent Liabilities and Assets".

e. Changed the classification of building and improvement, machineries and installation in PT Bina Inti Dinamika, subsidiary of PT Aerowisata, into Build Operate Transfer (BOT) and changed the accounting policy for BOT asset from revaluation model into cost model.

f. Changed the reporting entity in PT Aerowisata, subsidiary, wherein the subsidiary has obtained as new data for the financial statements of Garuda Orient Holidays Korea Co, Ltd, subsidiary of PT Aerowisata as of December 31, 2008, thus the accounting for the investment in subsidiary has changed from cost method into consolidation method.

These changes are applied retrospectively; therefore the Company's 2008 consolidated financial statements were restated.

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
DAN ANAK PERUSAHAAN
CATATAN ATAS LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008
SERTA UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
PADA TANGGAL TERSEBUT (Lanjutan)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO)
AND ITS SUBSIDIARIES
NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS
DECEMBER 31, 2009 AND 2008
AND FOR YEARS THEN ENDED (Continued)

Berikut disajikan akun-akun dalam laporan keuangan konsolidasi tahun 2008 sesudah dan sebelum disajikan kembali:

Accounts in the consolidated financial statements for the year 2008, after and before restatements are as follows:

	Sesudah disajikan kembali/ *After restatement* Rp	Sebelum disajikan kembali/ *Before restatement* Rp	
ASET			**ASSETS**
Kas dan setara kas	2.601.788.985.919	2.596.681.654.669	Cash and cash equivalents
Piutang usaha	831.833.075.201	840.629.360.925	Trade receivables - net
Piutang lain-lain - bersih	66.138.049.119	61.707.672.032	Other receivables - net
Persediaan	516.171.992.253	516.109.021.128	Inventories
Uang muka pembelian pesawat	548.971.641.603	722.357.088.789	Advances and prepaid expanses
Pajak dibayar dimuka	46.940.954.814	46.832.193.188	Prepaid taxes
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	1.191.229.965.063	-	Maintenance reserve fund and securities deposits
Uang muka pembelian pesawat	1.901.609.279.220	-	Advance for purchase of aft
Aset pajak tangguhan	60.145.710.019	78.723.389.893	Deferred tax assets
Investasi saham	205.566.587.099	211.951.633.370	Investments in share of stock
Aset tetap	6.552.911.158.504	5.027.207.446.511	Property and equipment
Properti investasi	176.905.210.500	4.036.620.000	Investment property
Beban tangguhan	23.989.504.081	24.047.427.751	Deferred charges
Aset lain-lain	565.029.290.097	2.925.177.662.717	Other assets
KEWAJIBAN			**LIABILITIES**
Hutang bank	10.000.374.190	-	Bank loans
Hutang usaha	2.069.528.072.930	2.051.735.224.062	Trade payables
Hutang lain-lain	232.916.627.843	255.683.918.759	Other payables
Hutang pajak	80.056.356.661	80.045.535.891	Taxes payable
Biaya masih harus dibayar	1.378.339.878.594	1.642.015.201.500	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	717.132.149.709	514.156.739.741	Unearned revenues
Uang muka diterima	92.280.137.265	87.857.082.699	Advances received
Hutang yang jatuh tempo dalam satu tahun	2.504.900.683.176	1.438.691.958.647	Current maturity of long term liabilities
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun	4.233.138.639.734	4.578.527.816.853	Long term loans- current maturity of long term liabilities
Kewajiban pajak tangguhan	391.243.021.354	197.312.337.003	Deferred tax liabilities
Kewajiban diestimasi atas imbalan kerja	1.129.236.227.586	874.564.648.019	Estimated liabilities on employee benefits
Kewajiban tidak lancar lainnya	30.269.413.422	28.790.305.448	Other current liabilities
Hak minoritas	49.445.695.768	47.242.119.735	Minority interests
Selisih penilaian kembali aset tetap	1.672.668.664.694	1.512.389.342.971	Revaluation surplus
Defisit	(8.461.037.382.304)	(9.792.597.232.055)	Deficit
LAPORAN LABA RUGI			**STATEMENT OF INCOME**
Pendapatan usaha	19.349.675.420.104	19.400.598.097.402	Operating revenues
Beban usaha	17.996.468.167.473	18.213.703.836.001	Operating expenses
Penghasilan (beban) lain-lain	(333.928.327.030)	(420.473.891.143)	Other income (expenses)
Manfaat (beban) pajak	(44.485.817.706)	(96.710.652.899)	Tax benefit (expenses)
Hak minoritas	(9.144.186.736)	(9.638.644.490)	Minority interest
Laba bersih usaha	975.048.626.198	669.470.777.908	Net income

52. PERISTIWA PENTING SETELAH TANGGAL NERACA

a. Pada tanggal 21 Januari 2010, Perusahaan membeli kembali FRN dengan nilai nominal USD 40 juta dan Rp 37 miliar dengan harga pembelian masing-masing sebesar USD 22 juta dan Rp 23 miliar. Sesuai dengan akta perubahan dan penyajian kembali tertanggal 21 Januari 2010, FRN yang belum dilunasi masing-masing sebesar USD 75 juta dan Rp 108 miliar direstrukturisasi dan jatuh tempo pada 2018.

b. Pada bulan Pebruari, Maret, dan April 2010, sebanyak empat pesawat Boeing 737-800 yang telah diikat dengan perjanjian jual dan sewa balik (Catatan 47), telah dikirim. Harga jual yang disepakati sebesar USD 177.627.657 dan akan disewa selama 12 tahun.

c. Pada tanggal 8 April 2010, Perusahaan telah menerima Pemberitahuan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara No. 460/KPPU-TP-PP/2010 dari Komisi Pengawas Persaingan Usaha ("KPPU") terkait dugaan pelanggaran diskriminasi pelaku usaha pada persetujuan perpanjangan *give away* haji tahun 2009/2010 dan tahun 2010/2011.

Namun demikian, sampai dengan tanggal diterbitkannya laporan keuangan, perkara tersebut masih dalam tahap pemeriksaan perkara di KPPU.

52. SUBSEQUENT EVENTS

a. On January 21, 2010, the Company repurchased its FRN with face value of USD 40 million and Rp 37 billion for purchase price of USD 22 million and Rp 23 billion, respectively. Based on amendment and restatement trust deed dated January 21, 2010, the remaining outstanding FRN amounting USD 75 million and Rp 108 billion were restructured and will fall due in 2018.

b. In February, March, and April 2010, 4 (four) Boeing 737-800 aircrafts that are subject to sale and leaseback agreements (Note 47), have been delivered. The agreed purchase price amounted to USD 177,627,657 and will be leased for 12 years.

c. On April 8, 2010, the Company has received a Notice of Preliminary Proceeding No. 460/KPPU-TP-PP/2010 from The Supervision of Business Competition Committee ("KPPU") related to the allegation of business discrimination on extension approval for give away hajj for 2009/2010 and 2010/2011.

As of the issuance date of the consolidated statements, the case is still under examination by the KPPU.

53. INFORMASI KEUANGAN TERSENDIRI PERUSAHAAN

Informasi keuangan tersendiri Perusahaan menyajikan informasi neraca, laba rugi, perubahan ekuitas dan arus kas, dimana penyertaan saham pada anak perusahaan dipertanggungjawabkan dengan metode ekuitas. Informasi keuangan tersendiri Perusahaan disajikan dari halaman 87 sampai dengan 91.

53. PARENT COMPANY'S FINANCIAL STATEMENTS

The financial information of the Parent Company only presents balance sheets, statements of income, statements of change in equity and statements of cash flows information in which investment in subsidiaries were accounted for using the equity method. This supplementary information is presented on pages 87 to 91.

54. PERSETUJUAN LAPORAN KEUANGAN KONSOLIDASI

Laporan keuangan konsolidasi dari halaman 3 sampai 86 telah disetujui oleh Direktur Perusahaan untuk diterbitkan pada tanggal 30 April 2010.

54. APPROVAL OF CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS

The consolidated financial statements on pages 3 to 86 were approved by the Company's Directors and authorized for issue on April 30, 2010.

******

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
NERACA INDUK PERUSAHAAN TERSENDIRI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008 *)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
BALANCE SHEETS - THE PARENT COMPANY ONLY
DECEMBER 31, 2009 AND 2008 *)

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
ASET			ASSETS
ASET LANCAR			CURRENT ASSETS
Kas dan setara kas	1.225.662.346.709	2.046.984.902.774	Cash and cash equivalents
Piutang usaha			Trade accounts receivable
Pihak hubungan istimewa	317.766.256.239	263.213.415.864	Related parties
Pihak ketiga - setelah dikurangi penyisihan piutang ragu-ragu sebesar Rp 217.532.545.951 tahun 2009 dan Rp 241.883.316.816 tahun 2008,	902.769.595.123	517.721.936.841	Third parties - net of allowance for doubtful accounts of Rp 217,532,545,951 in 2009 and Rp 241,883,316,816 in 2008
Piutang lain-lain	20.105.117.479	54.693.216.387	Other accounts receivable
Persediaan	114.471.384.171	135.134.669.053	Inventories
Uang muka dan biaya dibayar dimuka	810.136.079.268	735.182.082.055	Advances and prepaid expenses
Pajak dibayar dimuka	110.259.710.496	27.753.360.962	Prepaid taxes
Jumlah Aset Lancar	3.501.170.489.485	3.780.683.583.936	Total Current Assets
ASET TIDAK LANCAR			NONCURRENT ASSETS
Dana perawatan pesawat dan uang jaminan	1.889.961.084.254	1.442.934.092.435	Maintenance reserve fund and security deposits
Uang muka pembelian pesawat	1.791.135.962.976	1.901.609.279.220	Advances for purchase of aircraft
Investasi saham	1.778.971.140.537	1.589.032.016.566	Investments in shares of stock
Aset tetap - setelah dikurangi akumulasi penyusutan sebesar Rp 7.282.227.844.728 tahun 2009 and Rp 6.379.458.389.738 tahun 2008	4.962.415.952.648	5.371.615.149.045	Property and equipment - net of accumulated depreciation of Rp 7,282,227,844,728 in 2009 and Rp 6.379.458.389.738 in 2008
Properti investasi	170.529.091.579	172.868.590.500	Investment property
Beban tangguhan	9.410.103.739	16.007.933.853	Deferred charges
Aset lain-lain	278.231.326.025	511.568.991.143	Other assets
Jumlah Aset Tidak Lancar	10.880.654.661.758	11.005.636.052.762	Total Noncurrent Assets
JUMLAH ASET	14.381.825.151.243	14.786.319.636.698	TOTAL ASSETS

*) Disajikan dengan metode ekuitas

*) Presented under equity method

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
NERACA INDUK PERUSAHAAN TERSENDIRI
31 DESEMBER 2009 DAN 2008 (Lanjutan) *)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
BALANCE SHEETS - THE PARENT COMPANY ONLY
DECEMBER 31, 2009 AND 2008 (Continued) *)

	2009 Rp	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)* Rp	
KEWAJIBAN DAN EKUITAS			LIABILITIES AND EQUITY
KEWAJIBAN LANCAR			CURRENT LIABILITIES
Hutang usaha			Trade accounts payable
Pihak hubungan istimewa	138.802.951.055	195.821.862.083	Related parties
Pihak ketiga	1.240.016.648.314	1.629.400.052.559	Third parties
Hutang lain-lain	315.221.164.685	288.494.425.122	Other accounts payable
Hutang pajak	36.152.342.295	29.489.010.777	Taxes payable
Biaya masih harus dibayar	1.474.852.526.893	1.503.231.501.761	Accrued expenses
Pendapatan diterima dimuka	531.054.600.866	689.715.912.374	Unearned revenues
Uang muka diterima	46.323.322.592	87.658.082.699	Advances received
Hutang jangka panjang yang jatuh tempo dalam satu tahun			Current maturity of long term liabilities
Pinjaman jangka panjang	1.284.370.363.708	1.437.212.850.688	Long term loans
Hutang sewa pembiayaan	850.525.703.696	786.388.714.731	Lease liabilities
Kewajiban biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat - bersih	395.366.505.884	282.180.009.798	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Jumlah Kewajiban Lancar	6.312.686.129.988	6.929.592.422.592	Total Current Liabilities
KEWAJIBAN TIDAK LANCAR			NONCURRENT LIABILITIES
Hutang jangka panjang - setelah dikurangi bagian yang jatuh tempo dalam satu tahun			Long-term liabilities - net of current maturity
Pinjaman jangka panjang	948.682.711.306	-	Long-term loans
Hutang sewa pembiayaan	2.366.768.202.502	3.747.805.135.412	Lease liabilities
Kewajiban biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat - bersih	255.331.459.294	450.119.018.118	Estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Obligasi konversi	-	1.018.809.000.000	Convertible bonds
Kewajiban pajak tangguhan	238.900.626.681	375.915.697.631	Deferred tax liabilities
Kewajiban imbalan pasca kerja	970.842.555.495	872.432.627.452	Post-employment benefits obligation
Kewajiban tidak lancar lainnya	74.542.851.578	25.110.610.230	Other noncurrent liabilities
Jumlah Kewajiban Tidak Lancar	4.855.068.406.856	6.490.192.088.843	Total Noncurrent Liabilities
EKUITAS			SHAREHOLDERS' EQUITY
Modal saham -			Capital stock -
Nilai nominal Rp 1.000.000 per saham			Rp 1,000,000 par value per share
Modal dasar - 15.000.000 saham tahun 2009 dan 2008			Authorized - 15,000,000 shares in 2009 and 2008
Modal ditempatkan dan disetor - 9.120.498 saham tahun 2009 dan 8.152.629 saham tahun 2008	9.120.498.000.000	8.152.629.000.000	Issued and paid-up capital - 9,120,498 shares in 2009 and 8,152,629 shares in 2008
Tambahan modal disetor	8.402.079.001	8.402.079.001	Additional paid-up capital
Surplus revaluasi	1.515.532.778.739	1.672.668.664.694	Revaluation surplus
Kerugian belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas	-	(10.782.743.044)	Unrealized loss on cash flow hedge
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	8.929.403.518	4.655.506.916	Translation adjustments
Defisit	(7.439.291.646.859)	(8.461.037.382.304)	Deficit
Jumlah Ekuitas	3.214.070.614.399	1.366.535.125.263	Total Equity
JUMLAH KEWAJIBAN DAN EKUITAS	14.381.825.151.243	14.786.319.636.698	TOTAL LIABILITIES AND SHAREHOLDERS' EQUITY

*) Disajikan dengan metode ekuitas

*) Presented under equity method

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN LABA RUGI INDUK PERUSAHAAN TERSENDIRI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2009 DAN 2008 *)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF INCOME - THE PARENT COMPANY ONLY
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2009 AND 2008 *)

	2009	2008 (Disajikan kembali - Catatan 51/ *As restated - Note 51)*	
	Rp	Rp	
PENDAPATAN USAHA			OPERATING REVENUES
Penerbangan berjadual	13.701.730.794.772	15.121.343.736.733	Scheduled airline services
Penerbangan tidak berjadual	2.491.248.347.166	2.466.617.770.723	Non-scheduled airline services
Lainnya	498.029.075.317	474.778.894.385	Others
Jumlah Pendapatan Usaha	16.691.008.217.255	18.062.740.401.841	Total Operating Revenues
BEBAN USAHA			OPERATING EXPENSES
Operasional penerbangan	8.100.471.288.915	9.951.449.295.302	Flight operations
Pemeliharaan dan perbaikan	974.327.620.111	897.465.881.959	Maintenance and overhaul
Bandara	1.482.912.446.457	1.357.260.953.098	User charges and station expenses
Pelayanan penumpang	1.206.884.409.142	1.021.382.767.547	Passenger services
Tiket, penjualan dan promosi	1.477.152.093.526	1.329.615.743.897	Ticketing, sales and promotion
Administrasi dan umum	995.063.598.409	976.749.227.400	General and administrative
Penyusutan dan amortisasi	1.529.733.018.482	1.227.754.545.312	Depreciation and amortization
Beban usaha lainnya	216.727.385.635	145.072.509.579	Other operating expenses
Jumlah Beban Usaha	15.983.271.860.677	16.906.750.924.094	Total Operating Expenses
LABA USAHA	707.736.356.578	1.155.989.477.747	INCOME FROM OPERATIONS
PENGHASILAN (BEBAN) LAIN-LAIN			OTHER INCOME (EXPENSES)
Keuntungan (kerugian) selisih kurs mata uang asing - bersih	494.652.376.076	(474.410.531.274)	Gain (loss) on foreign exchange - net
Penghasilan bunga	70.264.717.264	85.661.968.651	Interest income
Beban penyisihan piutang	(156.883.803.768)	-	Allowance for doubtful accounts
Biaya pesangon pegawai	(203.098.145.482)	-	Employee severance cost
Beban bunga dan keuangan	(250.197.778.758)	(373.873.700.023)	Interest expense and financial charges
Penurunan nilai aset	-	(36.198.400.000)	Loss on impairment of assets
Lain-lain - bersih	18.320.658.090	408.115.573.346	Others - net
Beban Lain-Lain - Bersih	(26.941.976.578)	(390.705.089.300)	Other Charges - Net
BAGIAN LABA BERSIH ANAK PERUSAHAAN DAN PERUSAHAAN ASOSIASI	145.310.739.858	163.296.176.825	EQUITY IN NET INCOME OF SUBSIDIARY AND ASSOCIATED COMPANIES
LABA SEBELUM PAJAK	826.105.119.858	928.580.565.272	INCOME BEFORE TAX
MANFAAT PAJAK			TAX BENEFIT
Pajak tangguhan	69.008.524.587	46.468.060.926	Deferred tax
LABA SEBELUM POS LUAR BIASA	895.113.644.445	975.048.626.198	INCOME BEFORE EXTRAORDINARY ITEMS
POS LUAR BIASA	123.502.291.000	-	EXTRAORDINARY ITEMS
LABA BERSIH	1.018.615.935.445	975.048.626.198	NET INCOME

*) Disajikan dengan metode ekuitas

*) Presented under equity method

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN PERUBAHAN EKUITAS INDUK PERUSAHAAN TERSENDIRI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2009 DAN 2008 *)

PT. GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF CHANGES IN EQUITY - THE PARENT COMPANY ONLY
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2009 AND 2008 *)

	Modal saham/ *Capital stock*	Dana setoran modal/ *Paid-up capital fund*	Tambahan modal disetor/ *Additional paid-up capital*	Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan/ *Translation adjustment*	Surplus revaluasi / *Revaluation surplus*	Keuntungan (kerugian) belum direalisasi atas transaksi lindung nilai arus kas/ *Unrealized gain (loss) on cash flow hedge transaction*	Defisit/*Deficit*	Jumlah ekuitas/ *Total equity*	
	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	Rp	
Saldo 1 Januari 2008 - setelah disajikan kembali	7.152.629.000.000	1.000.000.000.000	8.402.079.001	3.675.042.053	3.996.580.005	664.280.050	(9.436.086.008.502)	(1.266.719.027.393)	Balance January 1, 2008 - after restatement
Modal saham	1.000.000.000.000	-	-	-	-	-	-	1.000.000.000.000	Share capital
Dana setoran modal	-	(1.000.000.000.000)	-	-	-	-	-	(1.000.000.000.000)	Paid-up capital fund
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	-	-	-	980.464.863	-	-	-	980.464.863	Translation adjustment
Surplus revaluasi	-	-	-	-	1.668.672.084.689	-	-	1.668.672.084.689	Revaluation surplus
Kerugian belum direalisasi atas lindung nilai arus kas	-	-	-	-	-	(11.447.023.094)	-	(11.447.023.094)	Unrealized loss on cash flow hedge
Laba bersih	-	-	-	-	-	-	975.048.626.198	975.048.626.198	Net income
Saldo 31 Desember 2008	8.152.629.000.000	-	8.402.079.001	4.655.506.916	1.672.668.664.694	(10.782.743.044)	(8.461.037.382.304)	1.366.535.125.263	Balance December 31, 2008
Konversi obligasi menjadi saham	967.869.000.000	-	-	-	-	-	-	967.869.000.000	Conversion of mandatory convertible bond
Selisih kurs karena penjabaran laporan keuangan	-	-	-	4.273.896.604	-	-	-	4.273.896.604	Translation adjustment
Surplus revaluasi	-	-	-	-	(157.135.885.955)	-	3.129.800.000	(154.006.085.955)	Revaluation surplus
Kerugian yang sudah direalisasi atas lindung nilai arus kas	-	-	-	-	-	10.782.743.044	-	10.782.743.044	Realized loss on cash flow hedge
Laba bersih	-	-	-	-	-	-	1.018.615.935.445	1.018.615.935.445	Net income
Saldo 31 Desember 2009	9.120.498.000.000	-	8.402.079.001	8.929.403.520	1.515.532.778.739	-	(7.439.291.646.859)	3.214.070.614.401	Balance December 31, 2009

*) Disajikan dengan metode ekuitas

*) Presented under equity method

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) DAN ANAK PERUSAHAAN
INFORMASI TAMBAHAN
LAPORAN ARUS KAS INDUK PERUSAHAAN TERSENDIRI
UNTUK TAHUN-TAHUN YANG BERAKHIR
31 DESEMBER 2009 DAN 2008 *)

PT GARUDA INDONESIA (PERSERO) AND ITS SUBSIDIARIES
SUPPLEMENTARY INFORMATION
STATEMENTS OF CASH FLOWS - THE PARENT COMPANY ONLY
FOR THE YEARS ENDED
DECEMBER 31, 2009 AND 2008 *)

	2009 Rp	2008 Rp	
ARUS KAS DARI AKTIVITAS OPERASI			CASH FLOWS FROM OPERATING ACTIVITIES
Penerimaan kas dari pelanggan	15.897.656.760.553	17.755.916.375.786	Cash receipts from customers
Pengeluaran kas untuk pemasok dan karyawan	(13.779.479.514.625)	(15.695.474.828.666)	Cash paid to suppliers and employees
Kas diperoleh dari operasi	2.118.177.245.928	2.060.441.547.120	Cash generated from operations
Pembayaran pajak penghasilan	(82.114.866.595)	(21.304.933.781)	Income taxes paid
Pembayaran bunga	(180.549.798.143)	(206.727.311.057)	Interest paid
Kas Bersih Diperoleh dari Aktivitas Operasi	1.855.512.581.190	1.832.409.302.282	Net Cash Generated from Operating Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS INVESTASI			CASH FLOWS FROM INVESTING ACTIVITIES
Penerimaan bunga	73.997.407.382	80.270.379.434	Interest received
Penerimaan dividen	28.429.773.753	86.511.738.416	Dividend received
Hasil penjualan aset tetap	4.180.850.000	205.109.113.369	Proceeds from sale of property and equipment
Penerimaan lain-lain dari penjualan tanah dan bangunan	45.077.044.000	-	Other receipt from sale of land and building
Penerimaan pengembalian uang muka pembelian pesawat	447.650.079.845	-	Refund of advance payments for purchase of aircraft
Penerimaan pengembalian dana pemeliharaan pesawat	204.433.121.381	169.227.542.725	Receipt of aircraft maintenance reimbursements
Penerimaan lain-lain dari aktivitas investasi	-	145.295.000	Other receipt from investing activities
Uang muka pembelian pesawat	(809.477.710.371)	(1.231.523.647.091)	Advance payments for aircraft
Uang muka perolehan aset tetap	(424.891.016.242)	(49.277.923.105)	Advance payments for fixed assets
Pengeluaran untuk dana pemeliharaan pesawat	(817.539.786.353)	(533.175.517.771)	Payments for aircraft maintenance fund
Pengeluaran untuk perolehan aset pemeliharaan	(130.802.180.213)	(197.826.540.071)	Payments for aircraft maintenance asset
Pengeluaran untuk perolehan aset tetap	(153.338.192.394)	(52.278.163.584)	Acquisition of property and equipment
Pembayaran uang jaminan - bersih	(189.185.492.662)	(99.270.545.271)	Payments of security deposits - net
Pengeluaran untuk perolehan investasi	(50.250.000.000)	-	Investments in shares of stock
Kas Bersih Digunakan untuk Aktivitas Investasi	(1.771.716.101.874)	(1.622.088.267.949)	Net Cash Used in Investing Activities
ARUS KAS DARI AKTIVITAS PENDANAAN			CASH FLOWS FROM FINANCING ACTIVITIES
Pembayaran hutang jangka panjang	(829.335.373.421)	(717.050.104.726)	Payments of long-term liabilities
Pengeluaran untuk aktivitas pendanaan lainnya	(15.346.633.650)	-	Payment for other financing activities
Kas Bersih Digunakan Untuk Aktivitas Pendanaan	(844.682.007.071)	(717.050.104.726)	Net Cash Used in Financing Activities
PENURUNAN BERSIH KAS DAN SETARA KAS	(760.885.527.755)	(506.729.070.393)	NET DECREASE IN CASH AND CASH EQUIVALENTS
KAS DAN SETARA KAS AWAL TAHUN	2.046.984.902.774	2.482.442.727.316	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT BEGINNING OF YEAR
Efek perubahan kurs mata uang asing	(60.437.028.310)	71.271.245.851	Effect of foreign exchange rate changes
KAS DAN SETARA KAS AKHIR TAHUN	1.225.662.346.709	2.046.984.902.774	CASH AND CASH EQUIVALENTS AT END OF THE YEAR
AKTIVITAS INVESTASI DAN PENDANAAN YANG TIDAK MEMPENGARUHI ARUS KAS			NONCASH INVESTING AND FINANCING ACTIVITIES
Obligasi konversi yang dikonversi menjadi modal saham disetor	967.869.000.000	-	Conversion of convertible bonds into paid-up capital stock
Kenaikan (penurunan) aset tetap atas surplus revaluasi	(217.346.100.592)	2.063.494.302.661	Increase (decrease) of fixed asset through revaluation surplus
Penambahan aset tetap melalui kewajiban estimasi biaya pengembalian dan pemeliharaan pesawat	279.795.631.563	381.327.573.453	Increase in fixed asset through estimated liabilities for aircraft return and maintenance cost
Konversi hutang usaha ke pinjaman jangka panjang	999.144.557.654	-	Conversion from accounts payable to long-term loans

*) Disajikan dengan metode ekuitas

*) Presented under equity method

Data Perusahaan

Corporate Data

Profil Dewan Komisaris

Board of Commissioners' Profile

01

02

04

01. Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

02. Abdulgani
Komisaris
Commissioner

03. Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

04. Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

05. Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Profil Dewan Komisaris
Board of Commissioners' Profile

01. Hadiyanto
Komisaris Utama
President Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris Utama sejak Juni tahun 2007. Selain itu Hadiyanto juga menjadi anggota Dewan Direktur pada Indonesia - Eximbank dan Direktur Jenderal Kekayaan Negara di Kementerian Keuangan. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai Komisaris Utama pada Bank Ekspor Indonesia, Komisaris PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Komisaris Bank BTPN, Komisaris Tugu Re, Dewan Pengawas Perum Perhutani, Alternate Executive Director World Bank di Washington DC, serta Kepala Biro Hukum dan Humas-Depkeu.

Hadiyanto lahir 10 Oktober 1962, lulus sebagai Sarjana Hukum dari Universitas Padjadjaran Bandung. Memperoleh sertifikat International Tax Program dari Harvard University USA dan meraih gelar LLM dari Harvard University Law School USA.

Appointed as President Commissioner since June 2007. Hadiyanto is also active as member of the Board of Directors of Indonesia Eximbank and Director General of State Assets at the Department of Finance. Previously, President Commissioner of Bank Ekspor Indonesia, Commissiioner of PT Bahana Pembiayaan Usaha Indonesia, Commissioner of Bank BTPN, Commissioner of Tugu Re, member of Supervisory Board of Perum Perhutani, Head of Legal Division – Department of Finance, Alternate Executive Director of World Bank in Washington DC, Head of Legal and Public Relations Division – Department of Finance.

Hadiyanto was born on October 10, 1962, graduated with a Bachelor of Law from Universitas Padjadjaran. He obtained a certificate of International Tax Program from Harvard University, USA and received an LLM from Harvard University Law School, USA.

02. Abdulgani
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak Juni tahun 2007 setelah sebelumnya sebagai Komisaris Utama sejak tahun 2005, dan Direktur Utama dari tahun 1998 sampai 2002. Sebelumnya antara lain menjabat sebagai Sekretaris Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, Direktur Utama Bank Duta, Presiden Komisaris Bank Bukopin, Komisaris PT Amro Duta Leasing, serta anggota Direksi The Asean Finance Corporation di Singapura.

Abdulgani lahir 14 Maret 1943, meraih gelar sarjana di bidang Ekonomi dari Universitas Indonesia dan Master di bidang Ekonomi dari University of Colorado at Boulder, Amerika Serikat.

Appointed as Commissioner since June 2007 after serving as President Commissioners since 2005, and President & CEO of the Company from 1998 to 2002. Previously among others served as Secretary of the Minister of the State Owned Enterprises, President Director of Bank Duta, President Commissioner of Bank Bukopin, Commissioner of PT Amro Duta Leasing and member of the Board of Directors of the Asean Finance Corporation in Singapore.

Abdulgani was born on March 14, 1943, obtained his degree in Economics from Universitas Indonesia and his Master degree in Economics from the University of Colorado at Boulder, USA.

03. Adi Rahman Adiwoso
Komisaris
Commissioner

Menjadi anggota Komisaris sejak 2007. Selain itu beliau juga menjabat sebagai Ketua Indonesian Institute for Corporate Governance (IICG) dan Chairman & CEO di ACeS serta merupakan pendiri PT Pasifik Satelit Nusantara. Sebelumnya Adi Rahman Adiwoso menjabat sebagai Direktur Pemasaran di PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member dan COO di Orion Satellite Asia Pacific di Washington DC., Managing Director di PT Rajasa Hazanah Perkasa, serta pernah aktif di Rasikomp Nusantara dan perusahaan Hughes Aircraft.

Adi Rahman Adiwoso lahir 26 Juli 1953, meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Aeronautical and Astronautical Engineering dari Purdue University lalu gelar Master of Science diraihnya dari California Institute of Technology untuk bidang yang sama.

Appointed as Commissioner since 2007. Presently, he serves concurrently as Chairman of Indonesian Institute of Corporate Governance (IICG), Chairman & CEO of ACeS and founder of PT Pasifik Satelit Nusantara. Previously, Adi Rahman Adiwoso was Director of Marketing of PT Satelit Palapa Indonesia, Board Member and COO of Orion Satellite Asia Pacific in Washington DC., Managing Director of PT Rajasa Hazanah Perkasa and active in Rasikomp Nusantara and Hughes Aircraft.

Adi Rahman Adiwoso was born on July 26, 1953, obtained a Bachelor of Science (BSc) in Aeronautical and Astronautical Engineering from Purdue University and received a Master of Science from California Institute of Technology in the same field.

04. Sahala Lumban Gaol
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak Juni tahun 2007. Selain itu beliau juga menjadi Komisaris Utama di PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero) dan Deputi Bidang Usaha Pertambangan, Industri Strategis, Energi, dan Telekomunikasi, Kementerian BUMN. Sebelumnya pernah menjadi Komisaris di PT PGN (Tbk), Komisaris PT Petrokimia Gresik, Ketua Kelompok Dewan Komisaris Pertamina (DKPP), Dewan Pengawas RS Fatmawati, Komisaris Utama PT Geo Dipa Energi, Alternate Governor OPEC Fund, menjadi dosen di Universitas Indo Nusa Esa Unggul, Direktur Penerimaan Minyak dan Direktur Penerimaan Bukan Pajak dan Badan Layanan Umum, Deputi Menteri Koordinator Perekonomian Bidang Ekonomi Makro dan Keuangan.

Sahala Lumban Gaol lahir 7 Juli 1952, meraih gelar Sarjana Peternakan dari Institut Pertanian Bogor, kemudian menyelesaikan pendidikan Master di bidang Ekonomi di University of Illinois, USA dan meraih gelar Doctor of Philosophy in Economy dengan spesialisasi Economics, Financial, Monetary Economics, International Economics dan Econometrics dari Iowa State University, USA.

Served as Commissioner since June 2007. Concurrently, he is also the President Commissioner of PT Perusahaan Pengelola Aset (Persero) and Deputy in Mining, Strategic Industry, Energy and Telecommunication of the Ministry of State Owned Enterprises. Previously, he was Commissioner of PT PGN (Tbk), Commissioner of PT Petrokimia Gresik, Chairman of Working Group of the Board of Commissioners of Pertamina (DKPP), Supervisory Board of Fatmawati Hospital, President Commissioner of PT Geo Dipa Energi, Alternate Governor of OPEC Fund as well as Lecturer at Universitas Indo Nusa Esa Unggul, Director of Non Tax Revenue and General Services, Deputy of Coordinating Minister of Macro Economy & Finance.

Sahala Lumban Gaol was born on July 7, 1952, graduated with a Bachelor of Husbandry from Bogor Institute of Agriculture, completed his Masters studies in Economy from the University of Illinois, USA and received a Doctor of Philosophy in Economy with specializations in Economics, Finance, Monetary Economics, International Economics and Econometrics from Iowa State University, USA.

05. Wendy Aritenang
Komisaris
Commissioner

Menjabat sebagai Komisaris sejak tahun 2007. Saat ini beliau menjabat sebagai Staf Ahli Menteri Perhubungan. Sebelumnya menjabat sebagai Sekretaris Jendral Departemen Perhubungan, Dirjen Perkeretaapian, Deputi Menristek Bidang Pendayagunaan dan Pemasyarakatan Iptek, Komisaris PT PLN Batam, Deputi Administrasi & Perencanaan Otorita Batam, Komisaris PT Aditirta Batam, Asisten Ketua Bidang Monitoring & Evaluasi Pembangunan – BP3 Natuna, Kepala Biro Perencanaan - BPP Teknologi, Kepala Bagian Umum – Biro HOH, Kepala Paviliun Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Pimpinan Proyek Pameran Teknologi Industri dan Pariwisata di BPP Teknologi, Site Engineer di PT Pembangunan Perumahan (Persero).

Wendy Aritenang lahir 15 Desember 1954, meraih gelar Sarjana Teknik Sipil dari Institut Teknologi Bandung tahun 1979. Kemudian gelar Master of Science & Diploma (DIC) tahun 1986 dan Doktor (PhD) tahun 1989 diraih beliau dari University of London at Imperial College of Science & Technology untuk bidang Structure (Teknik Sipil).

Served as Commissioner since 2007. Currently, he holds a position as Advisor to the Ministry of Transportation. Previously, he was a Secretary General of Department of Transportation, Directorate Geral of Rail Transportation, Deputy Minister of Research and Technology in Utilization and Socialization of Sciences and Technology, Commissioner of PT PLN Batam, Deputy of Administration & Planning of Batam Authority, Commissioner of PT Aditirta Batam, Assistant to Chairman in Monitoring & Evaluation of Development – BP3 Natuna, Head of Planning Division – BPP Teknologi, Head of General Division – HOH Bureau, Head of Pavilion of Indonesia (Expo Sevilla Spanyol), Project Leader for Exhibition of Tourism and Industrial Technology at BPP Teknologi, Site Engineer at PT Pembangunan Perumahan (Persero).

Wendy Aritenang was born on December 15, 1954, earned a Bachelor of Civil Engineering at the Institut Teknologi Bandung in 1979. Master of Science & Diploma (DIC) degree in 1986 and Doctorate in 1989 from the University of London at Imperial College of Science & Technology for Structure (Civil Engineering).

Profil Direksi

Board of Directors' Profile

01

02

05

06

01. **Emirsyah Satar**
Direktur Utama
President & CEO

02. **Achirina**
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital
& Corporate Support Services

03. **Agus Priyanto**
Direktur Niaga
EVP Commercial Services

04. **Ari Sapari**
Direktur Operasi
EVP Operations Services

05. **Eddy Porwanto**
Direktur Keuangan
EVP Financial Services & Group CFO

06. **Elisa Lumbantoruan**
Direktur Strategi & TI
EVP Corporate Strategy
& IT Services

07. **Hadinoto Soedigno**
Direktur Teknik
EVP Engineering
& Maintenance Services

Profil Direksi
Board of Directors' Profile

01. Emirsyah Satar
Direktur Utama
President & CEO

Menjabat sejak Maret tahun 2005. Sebelumnya menjabat berbagai posisi manajerial di Citibank NA. Jakarta, Jan Darmadi Group, Niaga Factoring Corporation dan Niaga Finance di Hong Kong. Beliau pertama kali bergabung dengan Garuda Indonesia pada tahun 1998 sebagai EVP Finance, menangani penyelesaian seluruh proses restrukturisasi keuangan Perusahaan. Emirsyah Satar bergabung hingga tahun 2003 dan kemudian ditunjuk sebagai Deputy CEO Bank Danamon, sebelum bergabung kembali dengan Garuda Indonesia sebagai Direktur Utama. Saat ini Emirsyah Satar juga menjabat sebagai Ketua INACA (*Indonesia National Air Carriers Association*) dan Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia bidang Pengembangan Manajemen Korporasi dan Korporasi Legal.

Emirsyah Satar meraih beberapa penghargaan antara lain, Marketer of the Year Indonesia 2009 dari MarkPlus Inc., The Best of the Best CEO 2009 dari Majalah Warta Ekonomi.

Emirsyah Satar lahir 28 Juni 1959, meraih gelar sarjana ekonomi di bidang Akuntansi dari Universitas Indonesia dan menyelesaikan program Diploma di Sorbonne University, Paris.

Appointed since March 2005. Previously assumed various key managerial positions at Citibank NA., Jakarta, Jan Darmadi Group, Niaga Factoring Corporations and Niaga Finance in Hong Kong. He first joined Garuda Indonesia in 1998 as EVP Finance, overlooking the Company's entre financial restructuring process, Emirsyah Satar left the Company in 2003 and was appointed as Deputy CEO of Bank Danamon, before rejoining Garuda Indonesia as President & CEO. At present, Emirsyah Satar also serves as INACA (Indonesia National Air Carriers Association) and Vice President of the Indonesia Chamber of Commerce and Industry for Corporate Management Development and Legal Corporate.

Emirsyah Satar received several awards, such as Marketer of the Year Indonesia 2009 from MarkPlus Inc., The Best of the Best CEO 2009 from Warta Ekonomi Magazine.

Emirsyah Satar was born on June 28, 1959, holds a degree in Accounting from Universitas Indonesia and accomplished diploma programs at Sorbonne University in Paris.

02. Achirina
Direktur SDM & Umum
EVP Human Capital & Corporate Support Services

Menjabat sejak Maret tahun 2005. Telah menduduki berbagai jabatan menajerial di Garuda Indonesia, termasuk sebagai VP Business Support, VP Controlling, Kepala Dinas Akuntansi Keuangan, Kepala Dinas Revenue and Financial Accounting, anggota Tim Revitalisasi Pemasaran, Kepala Sub Dinas Konsolidasi Laporan Keuangan.

Achirina termasuk salah satu dari 50 Wanita paling Powerful tahun 2009 versi Majalah SWA.

Achirina lahir 17 Desember 1957, meraih gelar sarjana Ekonomi di bidang Akuntansi dari Universitas Padjadjaran, Bandung.

Appointed since March 2005. Has held various managerial positions with Garuda Indonesia, including VP Business Support, VP Controlling, VP of Finance Administration, VP of Revenue and Financial Accounting. Member of the Marketing Revitalization team, Member of the Supervisory Board of Kokarga and Director of Finance Report Consolidation Section.

Achirina was named as one of 50 Most Powerful Woman in 2009 by SWA Magazine.

Achirina was born on December 17, 1957, earned her Economic degree in Accounting from Universitas Padjadjaran, Bandung.

03. Agus Priyanto
Direktur Niaga
EVP Commercial Services

Menjabat sejak Maret tahun 2005. Sepanjang karirnya di Garuda Indonesia, beliau telah menduduki berbagai jabatan, termasuk sebagai General Manager untuk Jerman, VP Revenue Management, General Manager untuk Australia, General Manager untuk Swiss, General Manager untuk Brunei Darussalam dan General Manager untuk Skandinavia & Finlandia.

Agus Priyanto lahir 15 Agustus 1958, meraih gelar sarjana Ekonomi dari Universitas Jenderal Sudirman, Purwokerto. Belaiau juga telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan yang diselenggarakan oleh institusi yang terkait dengan penerbangan baik di dalam maupun di luar negeri, termasuk beberapa pelatihan manajemen di Amerika Serikat.

Appointed since March 2005. Throughout his career in Garuda Indonesia, he had held various positions, including as General Manager for Germany, VP Revenue Management, General Manager for Australia, General Manager for Switzerland, General Manager for Brunei Darussalam and General Manager for Scandinavia & Finland.

Agus Priyanto was born on August 15, 1958, earned his degree in Economics from Universitas Jenderal Sudirman, Puwokerto. He attended various trainings and courses held by institutions related to aviation in Indonesia and abroad, including a variety of management trainings in the USA.

04. Ari Sapari
Direktur Operasi
EVP Operations Services

Menjabat sejak Maret tahun 2005. Telah menduduki berbagai jabatan sepanjang karir beliau di Garuda Indonesia, termasuk sebagai Presiden Asosiasi Pilot Garuda juga sebagai Kapten Pilot Airbus 330, Kepala Seksi Line Operations DC-10, Route Check Pilot DC-10, Instruktur Simulator DC-10, Route Instructor DC-10. Line Operations Manager DC-10 WIP (*President*) Pilot serta Instruktur dan Government Check Pilot.

Ari Sapari lahir 29 September 1955, meraih lisensi Penerbang Komersial dari Oxford Air Training School, Inggris.

Appointed since March 2005. Has held various positions throughout his career in Garuda Indonesia, including as President of the Association of Garuda Pilots also as Pilot Captain of Airbus 330, Section Head of Line Operations DC-10. Route Check Pilot DC-10. Simulator Instructor DC-10. Route Instructor DC-10, Line Operations Manager DC-10. WIP (Presidential) Pilot and Instructor and Government Check Pilot.

Ari Sapari was born on September 29, 1955, received Commercial Pilot licence from Oxford Air Training School, England.

05. Eddy Porwanto
Direktur Keuangan
EVP Financial Services & Group CFO

Menjabat sejak November 2007. Sebelumnya beliau telah menduduki berbagai jabatan seperti *Chief Financial Officer* PT General Motor Indonesia, Direktur Keuangan PT Reckitt Benckiser Indonesia dan berbagai posisi Manajerial lainnya khususnya dalam bidang keuangan di PT BAT Indonesia. Pada tahun 2009, Eddy Porwanto meraih penghargaan "Indonesia Future Business Leader" dari Majalah SWA.

Eddy Porwanto lahir 14 Juni 1968, meraih gelar Bachelor of Science (BSc) di bidang Akuntansi dari Lewis & Clark College, Portland, Oregon, USA dan Master of Business Administration (MBA) dari University of Illinois di Urbana, Campaign USA.

Served since November 2007. Previously, he served in a number of managerial positions, including Chief Financial Officer of PT General Motor Indonesia, Director of Finance of PT Reckitt Benckiser Indonesia and various Managerial position especially in Finance sector at PT BAT Indonesia. In 2009, Eddy Porwanto was awarded as "Indonesia Future Business Leader" from SWA Magazine.

Eddy Porwanto was born on June 14, 1968, obtained Bachelor of Science in Accounting from Lewis & Clark College, Portland, Oregon, USA and a Master of Business Administration from the University of Illinois in Urbana, Campaign USA.

Profil Direksi
Board of Directors' Profile

06. Elisa Lumbantoruan
Direktur Strategi & TI
EVP Corporate Strategy & IT Services

Menjabat sejak November tahun 2007. Sebelumnya menjabat berbagai posisi penting seperti Direktur PT Hewlett Packard Financial Services, Direktur Regional Hewlett Packard South East Asia Ltd., Presiden Direktur PT Hewlett Packard Indonesia, Direktur Pemasaran PT Compaq Computer Indonesia, Direktur Pemasaran PT Digital Astra Nusantara, *Country Alliances Manager* Oracle Systems Asia Tenggara Pte.Ltd., *Sales Unit Manager* PT Digital Astra Nusantara, *Sales Manager* PT Cipta Arta Graha Informasi dan *Account Manager* PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan lahir 19 Juli 1960, meraih gelar sarjana di bidang Matematika dari Institut Teknologi Bandung.

Served since November 2007. Previously, he served in various important positions as Director of PT Hewlett Packard Financial Services, Regional Director of Hewlett Packard South East Asia Ltd., President Director of PT Hewlett Packard Indonesia, Director of Marketing of PT Compaq Computer Indonesia, Director of Marketing of PT Digital Astra Nusantara, Country Alliances Manager of Oracle Systems Asia Tenggara Pte. Ltd., Unit Sales Manager of PT Digital Astra Nusantara, Sales Manager of PT Cipta Arta Graha Informasi and Account Manager of PT Astra Graphia.

Elisa Lumbantoruan was born on July 16, 1960, obtained his Bachelor degree in Mathematics from Institut Teknologi Bandung.

07. Hadinoto Soedigno
Direktur Teknik
EVP Engineering & Maintenance Services

Menjabat sejak November tahun 2007. Sebelumnya beliau adalah Direktur Utama PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) dan terlibat sejak pendiriannya, antara lain sebagai Direktur, Executive Vice President dan Kepala Strategic Business Unit GMF. Sebelumnya beliau pernah menjabat sebagai *Vice President* di Workshop Division Garuda Indonesia. Sebelum bergabung dengan Garuda Indonesia, beliau berpengalaman sebagai pimpinan beberapa proyek konstruksi bidang minyak dan gas.

Hadinoto Soedigno lahir 5 Januari 1953, lulus dari Institut Teknologi Bandung jurusan Teknik Mesin lalu meraih gelar Magister Manajemen dari Universitas Indonesia.

Served since November 2007. Previously, he was the CEO of PT Garuda Maintenance Facility AeroAsia (GMFAA) and was largely involved in the establishment of this company, serving among others Director, Executive Vice President and Head of Strategic Business Unit. Previously, he was the Vice President of Workshop Division Garuda Indonesia. Prior to joining Garuda Indonesia, he had experience as the Head of construction projects in oil and gas.

Hadinoto Soedigno was born on January 5, 1953, graduated from Institut Teknologi Bandung in Mechanical Engineering and obtained a Magister Management degree from Universitas Indonesia.

Profil Komite-Komite
Committees' Profile

Komite Audit
Audit Committee

Adi Rahman Adiwoso
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Completed Profile refers to Board of Commissioners' Profile section.

Etty Retno Wulandari
Anggota
Member

Etty Retno Wulandari menjadi anggota Komite Audit sejak 1 Desember 2008 menggantikan Ahmadi Hadibroto. Beliau saat ini mejabat sebagai Kepala Biro Standar Akuntansi dan Keterbukaan Bapepam-LK.

Etty Retno Wulandari lahir 24 Agustus 1962, meraih gelar Sarjana Akuntansi dari STAN; MBA di bidang Corporate Accounting and Finance dari University of Rochester, NY, AS; Ph.D di bidang Accounting dari Nanyang Technological University, Singapore.

Etty Retno Wulandari has been a member of the Audit Committee since December 1, 2008, succeeding Ahmadi Hadibroto. Presently she is the Director of Accounting Standard and Disclosure Bureau of Bapepam-LK.

Etty Retno Wulandari was born on August 24, 1962, obtained her Accounting Degree from STAN, an MBA in Corporate Accounting and Finance from the University of Rochester, NY, USA, and a PhD in Accounting from Nanyang Technological University, Singapore.

Adi Dharmanto
Anggota
Member

Adi Dharmanto menjadi anggota Komite Audit sejak 1 Mei 2009. Beliau saat ini bekerja di PT Nura Kapital dan bertanggung jawab atas Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.

Adi Dharmanto lahir 30 September 1962, meraih gelar Sarjana dari Fakultas Teknik Sipil, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS) tahun 1987.

Adi Dharmanto has been a member of the Audit Committee since May 1, 2009. Presently, he works for PT Nura Kapital and is responsible for Business Development, Corporate Restructuring, Equity Financing & Project Financing.

Adi Dharmanto was born on September 30, 1962, obtained a degree in Civil Engineering from Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya (ITS) in 1987.

Profil Komite-Komite
Committees' Profile

Komite Kebijakan Corporate Governance
Corporate Governance Policy Committee

Wendy Aritenang
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Completed Profile refers to Board of Commissioners' Profile section.

Baitul Ihwan
Anggota
Member

Baitul Ihwan, telah menjadi Komite Kebijakan Corporate Governance sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Kepala Bagian Hukum Ditjen Perkeretaapian. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Kasi Bimbingan Pengemudi, Subdit Keselamatan, Dit.LLAJ, Ditjen Hubdat; Kasie Angkutan Penumpang, Subdit angkutan, Dit.LLAJ, Ditjen Hubdat; Kasie Angkutan Barang, Subdit Angkutan, Dit.LLAJ, Ditjen Hubdat.

Baitul Ihwan has been a member of the Corporate Governance Policy Committee since November 2008. Presently he is the Legal Division Head at the Railway Directorate General. His previous positions include Section Head of Driver Instructions; Head of Safety Sub-Directorate; Traffic & Road Directorate; Directorate General for Land Transportation; Passenger Transportation Section Head, Land Transportation Directorate; Cargo Transportation Section Head, Public Transportation Sub-Directorate, Traffic & Road Directorate, Land Transportation Directorate General.

Baitul Ihwan lahir 17 Maret 1965, meraih gelar Sarjana Hukum di Semarang; Magister Hukum Transportasi dari Universitas De Droit, Perancis.

Baitul Ihwan was born on March 17, 1965, obtained his Bachelor of Law in Semarang and Magister in Transportation Law from De Droit University in France.

G. Suprayitno
Anggota
Member

G. Suprayitno, telah menjadi anggota Komite Kebijakan Corporate Governance sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Konsultan Klinik GCG Kadin, Sekretaris Eksekutif Penyelenggaraan Program DPPK, Anggota Komite Remunerasi dan Nominasi, serta Komite Manajemen Risiko PT Semen Baturaja. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Ketua Tim konsultan Pengembangan SDM PT IGLAS, Ketua Tim Pembentukan Sistem Manajemen SDM Akademik dan Non Akademik berbasis Kompetensi dan Kinerja ITB, Anggota Tim konsultan PT PLN, Anggota Tim konsultan PT Indonesia Power.

G. Suprayitno has been a member of the Corporate Governance Policy Committee since November 2008. Presently he is a consultant for the GCG Clinic at the Indonesian Chamber of Commerce and Industry (Kadin), Executive Secretary of DPPK Program Implementation, and a member of the Remuneration and Nomination Committee and Risk Management Committee of PT Semen Baturaja. Previously he served as the consulting Team Head for HR Development at PT IGLAS, Head of the Development Team for competency and performance based Academic and Non-Academic HR Management System at ITB, and a member of the consulting team at PT Indonesia Power.

G. Suprayitno lahir 14 Februari 1956, meraih gelar Sarjana Mekanisasi Pertanian dari IPB; Magister Manajemen dari Sekolah Tinggi Manajemen Labora; Doktor Teknik dan Manajemen Industri dari ITB.

G. Suprayitno was born on February 14, 1956, obtained his bachelor's degree in Agriculture Mechanization from IPB, Magister in Management from Labora Management School, and Doctorate in Technical and Industry Management from ITB.

Komite Kebijakan Risiko
Risk Policy Committee

Sahala Lumban Gaol
Ketua
Chairman

Profil lengkap dapat dilihat pada bagian Profil Dewan Komisaris.

Completed Profile refers to Board of Commissioners' Profile section.

Asril Fitri Syamas
Anggota
Member

Asril Fitri Syamas, telah menjadi Komite Kebijakan Risiko sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Researcher on Directorate of Industrial Infrastructure, Deputy for Industrial Analysis, BPPT; Board of Director/Chairman of Board of Director IPTN North America Inc. Seattle, AS. Sebelumnya beliau menjabat sebagai Chief of Team Selection, Monitoring, Evaluation of Research Program in Deputy of Industrial Technology and Engineering Development, Komisaris PT IPTN; Asisten Presiden Direktur PT BPIS; Komisaris/Presiden Komisaris PT Nusantara System International; Senior Executive Vice President (Director of Finance) PT IPTN; President Commissioner IPTN Europe Gmbh, Hamburg, Jerman; Vice President for Finance PT IPTN; Seconded pada Kementerian Koordinator Bidang Ekonomi, Keuangan dan Industri sebagai Asisten untuk Asisten Menteri bidang Perindustrian, Pertambangan dan Energi. Tahun 2009, memperoleh Sertifikat Profesional Manajemen Risiko dari Lembaga Sertifikasi Profesi Manajemen Risiko dan menjadi Ketua Asosiasi Inkubator Bisnis Indonesia (AIBI).

Asril Fitri Syamas lahir 30 April 1957, meraih gelar Sarjana Teknik Elektro dari Universitas Indonesia, Master di bidang Technological Economics dari University of Stirling, Inggris.

Asril Fitri Syamas has been a member of the Risk Policy Committee since 2008. Presently he is a Researcher at the Directorate of Industrial Infrastructure, Deputy for Industrial Analysis, BPPT; and a member/Chairman of the Board of Directors for IPTN North America Inc. Seattle, USA. Previously he was the Chief of Team Selection, Monitoring and Evaluation for the Research Program in Industrial Technology and Engineering Development; Commissioner of PT IPTN; Assistant to the President Director of PT BPIS; Commissioner/President Commissioner of PT Nusantara System International; Senior Executive Vice President (Director of Finance) of PT IPTN; President Commissioner of IPTN Europe Gmbh, Hamburg, Germany; Vice President of Finance for PT IPTN; seconded to the Coordinating Ministry of Economic and Finance as Assistant to the Deputy Ministry of Industry, Mining and Energy. In 2009, he received Certified Risk Management Professional by Lembaga Sertifikasi Profesi Manajemen Risiko and Chairman of Asosiasi Inkubator Bisnis Indonesia (AIBI).

Asril Fitri Syamas was born on April 30, 1957, obtained his bachelor's degree in Electrical Engineering from the University of Indonesia and Technological Economics from University of Stirling, United Kingdom.

Lily Rosilawaty Sihombing
Anggota
Member

Lily Rosilawaty Sihombing, telah menjadi anggota Komite Kebijakan Risiko sejak November 2008. Beliau saat ini menjabat sebagai Deputy Senior Manager PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA). Sebelumnya beliau menjabat sebagai Seconded dari PPA pada Sekretariat untuk Menteri Keuangan Republik Indonesia, Manager PT PPA, Manager IBRA, Operations Group ASPAC Bank, National Committee of Asia APEC, Marketing Executive for Cakrawala Tours & Travel.

Lily Rosilawaty Sihombing lahir 6 Februari 1971, meraih gelar Diploma Akuntansi dari Universitas Perbanas, Sarjana Akuntansi dari Universitas YAI, Master Business Administration dari La Trobe University, Melbourne.

Lily Rosilawaty Sihombing, has been a member of the Risk Policy Committee since 2008. Presently she is the Deputy Senior Manager of PT Perusahaan Pengelola Aset (PPA). She was seconded from PT PPA to the Secretariat for the Indonesian Minister of Finance; Manager of PT PPA, Manager of IBRA, Operations Group of ASPAC Bank, National Committee of Asia APEC, Marketing Executive for Cakrawala Tours & Travel.

Lily Rosilawaty Sihombing was born on February 6, 1971, obtained an Accounting Diploma from Perbanas University, a bachelor's degree in Accounting from YAI University and an MBA from La Trobe University, Melbourne.

Profil Manajemen
Management Profile

Internal Audit

Sri Mulyati
Vice President Internal Audit

Sri Mulyati menjabat sebagai VP Internal Audit sejak Mei 2000. Beliau sebelumnya merintis karir di Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan sejak tahun 1984 dengan posisi terakhir sebagai Kepala Seksi Pengawasan Kontraktor Minyak Asing.

Sri Mulyati lahir 2 Juni 1956, lulusan Universitas Airlangga Surabaya, jurusan Ekonomi Akuntansi pada tahun 1982 ini telah mengikuti berbagai kursus dan pelatihan di bidang akunting dan Audit dari berbagai institusi di dalam dan luar negeri.

Sri Mulyati has served as VP Internal Audit since May 2008. Prior to joining Garuda Indonesia, she worked at the Financial Supervisory Agency from 1984, ending her term there as the Section Head of Foreign Oil Contractor Supervision.

Sri Mulyati was born on June 2, 1956, graduated from the Faculty of Economics at Airlangga University in Surabaya in 1982 and has attended various courses and training programs in accounting and auditing by both local and foreign institutions.

Sekretaris Perusahaan
Corporate Secretary

Ike Andriani
Vice President Corporate Secretary

Menjabat sebagai Corporate Secretary sejak Oktober 2009. Sebelumnya beliau adalah Corporate Secretary dan Kepala Divisi Hukum & Manajemen Tata Kelola PT XL Axiata Tbk (dahulu PT Excelcomindo Pratama Tbk) sejak tahun 2005.

Beliau mengawali karirnya sebagai Associate dan Senior Associate berturut-turut pada Kantor Konsultan Hukum Hadiputranto, Hadinoto & Partners dan Lubis Ganie Surowidjojo, dimana beliau banyak terlibat dalam menangani aspek-aspek hukum dari berbagai jenis transaksi, khususnya transaksi-transaksi yang menyangkut pasar modal.

Ike Andriani lahir 9 Juli 1971, meraih gelar Sarjana Hukum dari Universitas Katolik Parahyangan, Bandung, tahun 1994.

Served as a Corporate Secretary since October 2009. Previously, she was a Corporate Secretary and Head of Corporate Legal & Governance Management of PT Excelcomindo Pratama Tbk (previously PT Excelcomindo Pratama Tbk) from 2005.

Starting her carreer as an Associate and Senior Associate at Hadiputranto, Hadinoto & Partners and Lubis Ganie Surowidjojo Law Firm, she was heavily involved in legal aspects of several transactions especially capital market transactions.

Ike Andriani was born on July 9, 1971, obtained her Law degree from Parahyangan Catholic University, Bandung, 1994.

Komunikasi Perusahaan
Corporate Communication

Pujobroto
Vice President Corporate Communication

Pujobroto menjabat sebagai Vice President Corporate Communication PT Garuda Indonesia (Persero) sejak tahun 2009. Sebelumnya, beliau menjabat VP Corporate Secretary sejak tahun 2007, dan berbagai posisi lain di Garuda Indonesia dari tahun 1988 hingga 1998. Sebelum bergabung dengan Garuda Indonesia, Pujobroto bekerja di Indo-PR, konsultan public relations.

Pujobroto lahir 12 September 1958, menyelesaikan studi dan meraih gelar Master of Art di bidang Public Relations dari Pittsburg State University, USA dan gelar S1 dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia, pada tahun 1987. Selain itu mengikuti program khusus di Economic Institute, Boulder, Colorado, Amerika, tahun 1991.

Pujobroto was appointed as Vice President Corporate Communication of PT Garuda Indonesia (Persero) since 2009. Previously he served as Vice President Corporate Secretary from 2007, and various positions at Garuda Indonesia from 1988 to 1998. Prior to joining Garuda Indonesia, Pujobroto worked at Indo-PR, a public relations consultant.

Pujobroto was born on September 1958, completed his studies and was awarded a Master of Arts in Public Relations from Pittsburg State University, USA and obtained his bachelor degree from Faculty of Social and Political Studies, University of Indonesia in 1987. Attended a special program at "Economic Institute", Boulder, Colorado, USA, 1991.

Pejabat Senior
Key Personnel

Vice President	
VP Corporate Quality Safety & Aviation Security	Novijanto Herupratomo
VP Corporate Communication	Pujobroto
VP Internal Audit	Sri Mulyati
VP Enterprise Risk Management	Rini Purwandari
VP CEO Office	Rajendra Kartawiria
VP Corporate Secretary	Ike Andriani
VP Network Management	Risnandi
VP Marketing	Adrian Colin Mc Kay
VP Revenue Management	Devi Yanti
VP Service Planning & Development	Nicodemus P. Lampe
VP Service Delivery	Grace Purukan
VP Cabin Services	Mahfuz Satrianto
VP Flight Operation	Suhasril Samad
VP Ground Operations	Triyanto Moeharsono
VP Operation Support	Dibyo Dwiatmodjo
VP Airworthiness Management	Sakib Nasution
VP Aircraft Maintenance Management	Batara Silaban
VP Strategic Management Office	Setijo Awibowo
VP Information System Solution	Nirmansyah
VP Comptroller	Insan Nur Cahyo
VP Treasury Management	Albert Burhan
VP Asset Management	Agus Wahjudo
VP Financial Analysis	Esther Refina Siahaan
VP Human Capital Management	Heriyanto Agung Putra
VP Learning & Development	Toga Jaya Siahaan
VP Business Support	Boedi Soeharto
VP SBU Citilink	Joseph A. Saul
VP SBU Garuda Cargo	Handi B. Syarif
VP SBU Garuda Sentra Medika	Ichwan Zulhidzaan
VP Hajj	Hady Syahrean

Area Management	
Senior GM Area Western Indonesia	M. Arif Wibowo
Senior GM Area Eastern Indonesia	Suranto
Senior GM Area Asia & Middle East	Iswandi Said
Senior GM Area Japan Korea China	Faik Fahmi
Senior GM Area South West Pacific	Bagus Y. Siregar

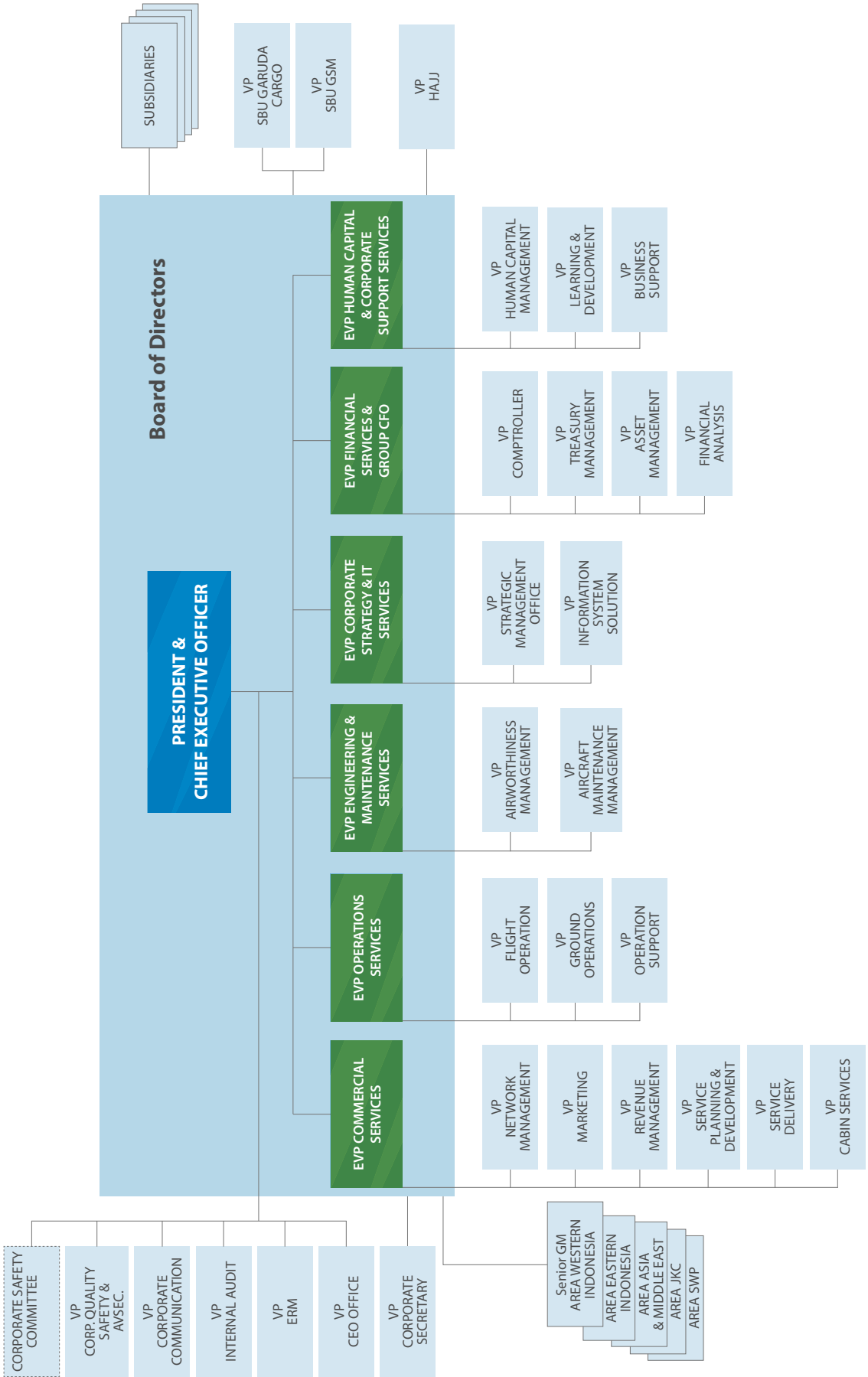
Project	
EPM Cost Effectiveness	Ari Suryanta
EPM E-Commerce	Prijastono Purwanto
EPM Pemanfaatan Aset Tanah Duri Kosambi	Andi Rivai
EPM Penyediaan Pesawat Terbang	Yudi Fadjari
EPM Penyempurnaan Finance Business Process	Mukhammad Iksan
EPM Renovasi Gedung Perkantoran	Budiyanto
EPM Proyek Integrated Security System	Lili Kushadianto
EPM Restrukturisasi Hutang	Handrito Hardjono
EPM VVIP, Lease & Charter Flight Management	Achmad Prasetyadi
EPM Pengelolaan Program Second Career	M. Fajar Siddik
EPM Risk Management	Pionir Harapan
PM Cabin & IFE Refurbishment	Ronald Tobing

Kantor Cabang Domestik Domestic Branch Office	
GM Balikpapan	Jubi Prasetyo
GM Banjarmasin	Piktor Sitohang
GM Banda Aceh	Banjari Suhardi
GM Bandung	Setya Budhi
GM Batam	Sukamdo
GM Biak	Rosyinah
GM Denpasar	Bagus Y. Siregar
GM Jakarta Raya	M. Arif Wibowo
GM Jambi	Suyatno
GM Jayapura	Cemerlang
GM Kendari	Josef Walker Rieuwpassa
GM Kupang	Dewa Kadek Rai
GM Lampung	Yosef Indrayadi
GM Makassar	Rismondari
GM Malang	Dharmawan Yuliardy H.
GM Manado	Shidiki Iribian
GM Mataram	Fredrik Kasiepo
GM Medan	Muchwendi
GM Padang	Erwin Suharja
GM Palangkaraya	Agus Dewanta
GM Palembang	Ryanto Adi Winarso
GM Pangkal Pinang	Dasep Mansyursyah Suanda
GM Pekanbaru	Muhammad Anshori
GM Pontianak	Ohoiwutun Wilhelmus
GM Semarang	Parmahan K.P.R.
GM Solo	Syamsuddin Jusuf Souib
GM Surabaya	Suranto
GM Timika	Agung Prabowo
GM Yogyakarta	Triatmojo S.
SM Station & Services Soekarno-Hatta	Muller Simanjuntak

Kantor Cabang Internasional International Branch Office	
GM Bangkok	Bambang Sunan
GM Beijing	Sentot Mujiono
GM Guangzhou	Uun Setiawan
GM Hong Kong	Iskandar Basro
GM Jeddah	Fikdanel Thaufik
GM Kuala Lumpur	Joseph Dajoe K. Tendean
GM Melbourne	Bobby Achmad Roesyandi
GM Nagoya	M. Riza Perdana Kusuma
GM Osaka	Asa Perkasa
GM Perth	Iskandar Basro
GM Saigon	Syamsul Adnan
GM Seoul	Husein Sjarif P.
GM Singapore	Iswandi Said
GM Shanghai	Pikri Ilham Kurniansyah
GM Sydney	Bagus Y. Siregar
GM Tokyo	Faik Fahmi

VP : Vice President
EPM : Executive Project Manager
GM : General Manager
Senior GM : Senior General Manager
SBU : Strategic Business Unit
PM : Project Manager
SM : Senior Manager

Struktur Organisasi
Organization Structure



Perkembangan Armada

Fleet History

DC 3 Dakota

Dioperasikan pada tahun 1949.
First operated in 1949.

DH-HERON

Dioperasikan pada tahun 1950-1956.
Operated in 1950-1956.

CV-340

Dioperasikan pada tahun 1950-1966.
Operated in 1950-1966.

CV-440

Dioperasikan pada tahun 1956-1966.
Operated in 1956-1966.

Lockheed L-118 Electra

Dioperasikan pada tahun 1961.
First operated in 1961.

Convair 990 A

Dioperasikan pada tahun 1963.
First operated in 1963.

DC 8

Dioperasikan pada tahun 1965.
First operated in 1965.

Fokker 27

Dioperasikan pada tahun 1969.
First operated in 1969.

Fokker 28

Dioperasikan pada tahun 1971-2001.
Operated in 1971-2001.

DC 9

Dioperasikan pada tahun 1969-1989.
Operated in 1969-1989.

DC 10

Dioperasikan pada tahun 1976-2004.
Operated in 1976-2004.

Boeing 747-200

Dioperasikan pada tahun 1980-2000.
Operated in 1980-2000.

Airbus A300-B4

Dioperasikan pada tahun 1982-2000.
Operated in 1982-2000.

Boeing 737-300/400/500

Dioperasikan pada tahun 1989-sekarang.
Operated in 1989-present.

MD 11

Dioperasikan pada tahun 1991-1998.
Operated in 1991-1998.

Boeing 747-400

Dioperasikan pada tahun 1994-sekarang.
Operated in 1994-present.

Airbus A330-300

Dioperasikan pada tahun 1996-sekarang.
Operated in 1996-present.

Boeing 737-800-NG

Dioperasikan pada tahun 2005-sekarang.
Operated in 2005-present.

Airbus A330-200

Dioperasikan pada tahun 2009-sekarang.
Operated in 2009-present.

Boeing 737-800-NG (New Livery)

Dioperasikan pada tahun 2009-sekarang.
Operated in 2009-present.

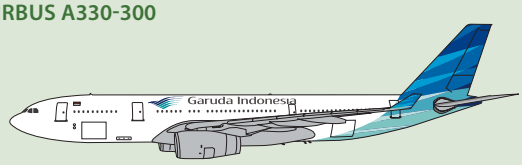
Armada

Fleet

BOEING 747-400

Jumlah Number in Fleet: **3 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: **GE CF6-80C2B1F**
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **990 kph**
Jangkauan Range: **14.180 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **42* + 386** = 428**
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 16**

AIRBUS A330-300

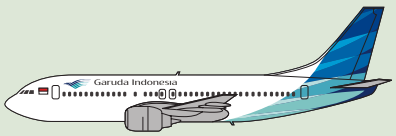


Jumlah Number in Fleet: **6 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: **RR Trent 768**
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **880 kph**
Jangkauan Range: **7.242 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **42* + 215** = 257**
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 12**

AIRBUS A330-200

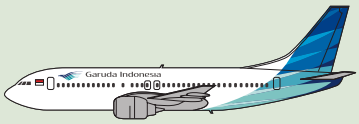
Jumlah Number in Fleet: **4 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: **GE CF6-80 PW4000, RR Trent 700**
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **880 kph**
Jangkauan Range: **12.500 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **36* + 186** = 222**
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 12**

BOEING 737-800 NG



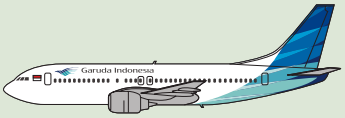
Jumlah Number in Fleet: **19 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: **L CFM56-7 B**
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **853 kph**
Jangkauan Range: **5.425 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **12* + 144****
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 6**

BOEING 737-400



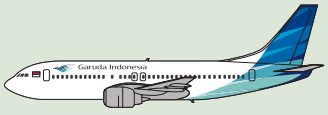
Jumlah Number in Fleet: **19 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: CFM56-3C1
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **840 kph**
Jangkauan Range: **3.515 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **14* or 16* + 120** = 134 or 136**
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 5**

BOEING 737-300



Jumlah Number in Fleet: **11 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: **CFM56-3C1**
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **840 kph**
Jangkauan Range: **3.515 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **16* + 94** = 110**
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 5**

BOEING 737-500



Jumlah Number in Fleet: **5 Pesawat** Aircraft
Mesin Engines: **CFM56-3C1**
Kecepatan Maksimum Maximum Speed: **840 kph**
Jangkauan Range: **3.515 km**
Kapasitas Kursi Seat Capacity: **12* + 84** = 96**
Kru Crew: **Cockpit 2, Cabin 5**

* **Kelas Executive** Executive Class
** **Kelas Economy** Economy Class

Alamat Kantor Cabang
Branch Office

Garuda Indonesia Offices		Phone	Facsimile
AUSTRALIA			
Adelaide	101 Currie St, Adelaide SA 5001	(61-08) 82312636	(61-08) 82311912
Brisbane	Level 3, 340 Adelaide Street,	Toll Free 1300365330	
	Brisbane QLD 4000	(61-07) 38350400	(61-07) 38350433
Darwin	9-11 Cavenagh Street, Darwin NT 0800	(61-08) 89816422	(61-08) 89815408
Melbourne	Level 1, 30 Collins Street		
	Melbourne VIC 3000, Australia	(61-03) 86630222	(61-03) 96501731
Perth	Level 6, 40 the Esplanade,		
	Wesfarmers House, Perth W.A. 6000	(61-08) 92145100	(61-08) 93218796
Sydney	Level 6, 55 Hunter Street,		
	Sydney NSW 2000	(61-02) 93349900	(61-02) 92232216
CHINA			
Beijing/BJS	RM 1902 19F, Kuntai International	(86-10) 58797699 for	
	Mansion Y/12, Chaowai Avenue,	reservation/ticketing offices	
	Chaoyang District, Beijing 100020	iso (86-10)58790984	(86-10) 58790784
CAN/Ghuangzhou	Rm 1101-1102, Asia International Hotel, 326 Section 1,		
	Huanshi Dong Road,Ghuangzhou 510060	(86-20) 61206999	(86-20) 61206222
SHA/Shanghai	Unit A 10/F, East Ocean Centre, West Wing,	(86-21) 53855399	(86-21) 53855339
	618 Yanan Road East, Shanghai 200001	iso 53855398	iso 53855337
GERMANY			
Frankfurt	Grosse Bockenheimer Strasse 15		
	60313 Frankfurt	(4969) 21658957	(4969) 21658958
HONG KONG			
Hong Kong	Room 1501-1505, Dah Sing Financial		
	Center, 108 Gloucester Road	(8-52) 25229071	(85-2) 28455021
INDONESIA			
* Ampenan	Jl. Pejanggik No.42-44		
	Mataram-Lombok, NTB	(62-370) 638259, 649999	(62-370) 637951
* Balikpapan	Adika Hotel Bahtera, Jl. Jend.	(62-542) 425756	
	Sudirman No. 2, Balikpapan 76132	(62-542) 422301	(62-542) 735194
* Banda Aceh	Gedung Ex. Bapindo, Jl. Teungku H.M.	(62-651) 318811	
	Daud Beureuh, No. 9, Banda Aceh	(62-651) 21555 ext 102	(62-651) 27733
* Bandung	Gd. Anex Graha Bumi Putra	(62-22) 4209468	
	Jl. Asia Afrika No. 141-149	(62-22) 4217747	(62-22) 4209467
* Banjarmasin	Gd. Garuda Indonesia, Lt. 2	(62-511) 52730	
	Jl. MH Hasanuddin No. 31	(62-511) 59065/66 ext 17	(62-511) 59063
* Batam	Goodway Hotel, Jl. Imam Bonjol, Nagoya	(62-778) 452514, 458620	(62-778) 452516
* Bekasi	Hotel Horison Bekasi		
	Jl. Raya Kalimalang PO Box 223	(62-21) 8866928	(62-21) 8866929
* Biak	Jl. Jend. Sudirman No.3, Biak, Papua 98112	(62-981) 25737/67	(62-981) 25777
* Bogor	Botani Square Ground Floor 12	(62-251) 356747	
	Jl. Raya Pajajaran, No. 32, Bogor 16127	(62-251) 324259	(62-251) 356737
* Bukittinggi	Jl. Panorama No. 2	(62-752) 626737	(62-752) 626747
* Cirebon	Grage Mall - B.01, Jl. Tentara Pelajar	(62-231) 223010	(62-231) 223046
* Denpasar	Gedung Garuda Indonesia	(62-361) 232626	(62-361) 233124
	Jl. Sugianyar No. 5, Denpasar	(62-361) 254747	(62-361) 226298
	Garuda Indonesia, Sanur Beach Hotel,		
	2nd Floor, Jl. D. Tamblingan, Sanur	(62-361) 287915	(62-361) 287928
	Garuda Indonesia, Hotel Kuta Paradisso		
	Jl. Kartika Plaza, Kuta	(62-361) 751179	(62-361) 751179
	Ngurah Rai Airport,	(62-361) 768392	
	Domestic Departure Terminal	(62-361) 751177	(62-361) 751177
	Garuda Indonesia Service Center		
	Bali Collection Unit A2-A4,		
	kawasan BTDC, Nusa Dua	(62-361) 770747	(62-361)770174
* Jakarta	Gedung Garuda Indonesia Lt. 1	(62-21) 4223721	(62-21) 4223722
	Jl. Gunung Sahari Raya No. 52	(62-21) 6256777 ext. 5201/5701	(62-21) 6599211
	Wisma Dharmala Sakti,	(62-21) 2512237	
	Jl. Jend. Sudirman Kav. 32	(62-21) 2512286/88	(62-21) 2512236
	Gedung Kementrian BUMN, Jl. Medan	(62-21) 2310082	
	Merdeka Selatan No. 13, Jakarta 10110	(62-21) 2311817	(62-21) 2311679
	Hotel Lee Grandeur, Jl. Arteri Mangga		
	Dua Raya, Jakarta 10730	(62-21) 6127749	(62-21) 6127751
	Dharmawangsa Square, The City Walk		
	Ground Floor, Blok 57,		
	Jl. Dharmawangsa VI & IX No. 54	(62-21) 72788364	(62-21) 72788317
	Puskopal TNI-AL		
	Jl. Raya Hankam, Cilangkap	(62-21) 8712685	(62-21) 8712686
	Menara Bidakara	(62-21) 83700820	
	Jl. Gatot Subroto Kav. 70-73	(62-21) 83700821	(62-21) 83700823
	Graha Rekso Building Ground Fl, Jl. Bulevar		
	Artha Gading Kav. A1, Kelapa Gading	(62-21) 45856233	(62-21) 45856232
	Garuda Indonesia (Khusus Umroh,		
	ONH Plus & Tenaga Kerja)		
	Airport Halim Perdanakusuma	(62-21) 80885207	(62-21) 80885217
	Garuda Indonesia, Soekarno-Hatta		
	Airport, Terminal D/E/F	(62-21) 5500704	(62-21) 5501668
* Jayapura	Ground Floor, Gedung Bank Papua		
	Jl. Achmad Yani No. 5-7, Jayapura	(62-967) 522221-4	(62-967) 522225
* Kudus	Hotel Gripta Lt.2, Jl. AKBP. R. Agil	(62-291) 443737, 443747	(62-291) 442848
	Kusumadya No. 100, Kudus		
* Makassar	Jl. Andi Pangeran Pettarani No. 18 B-C	(62-411) 437676	(62-411) 437677
	Jl. Slamet Riyadi No. 6	(62-411) 322543, 3654581	(62-411) 322804
* Malang	Hotel Kartika Graha		
	Jl. Jaksa Agung Soeprapto No. 17	(62-341) 369494	(62-341) 369656
* Manado	Jl. Piere Tendean, Boulevard	(62-431) 851544	(62-431) 864535
	Jl. Sam Ratulangi No. 212	(62-431) 877737/47/57	(62-431) 877777
* Medan	Jl. Dr. Monginsidi No. 34 A	(62-61) 4556777 ext 5109	(62-61) 4557747
	INNA Dharma Deli Htl,		
	Jl. Balai Kota No. 2	(62-61) 4537844, 4516400	
* Padang	Jl. Jend. Sudirman No.2	(62-751) 30737 ext 11/13	(62-751) 30174
* Palangkaraya	Bandara Tjilik Riwut	(62-536) 3221929	(62-536) 3225710
	Jl. Adonis Samad Palangkaraya 7311		
* Palembang	Jl. Kapten A. Rivai No. 35	(62-711) 312204, 312790	(62-711) 352224
* Pekanbaru	Hotel Pangeran Pekanbaru	(62-761) 43903	
	Jl. Sudirman No. 371-373	(62-761) 43904	(62-761) 45062
* Pontianak	Jl. Rahadi Usman No. 8A	(62-561) 734986, 741441	(62-561) 749895
* Samarinda	Kompleks Ruko Citra Niaga A/11	(62-541) 747200	
	Jl. Panglima Batur	(62-541) 747300	
* Semarang	Hotel Horison Lantai 8	(62-24) 8454737	
	Jl. K.H. Achmad Dahlan No. 2	(62-24) 8417215, 8417220	(62-24) 8449331
* Solo	Hotel Riyadi Palace, Jl. Brigjen	(62-271) 737500	
	Slamet Riyadi No. 335, Solo 57142	(62-271) 7650472	(62-271) 731807
*Surabaya	Jl. Tunjungan 29	(62-31) 5345886	(62-31) 5342324
	Graha Bumi Modern,		
	Jl. Basuki Rachmat 106-128	(62-31) 5342324	(62-31) 5321525
* Timika	Jl. Budi Utomo No.8 A Timika-99910	(62-901) 324100, 324200	(62-901) 324090
* Yogyakarta	Hotel INNA Garuda Indonesia	(62-274) 558473	
	Jl. Malioboro No. 60	(62-274) 487882	(62-274) 5584737
CALL CENTER		0 804 1 807 807	
		(62-21) 23519999	
JAPAN			
Nagoya	Nagoya Hirokoji Bldg, 7F, 2-3-1 Sakae		
	Naka-Ku, Nagoya-shi, Aichi, 460-0008	(81-52) 2224771	(81-52) 2224429
Osaka	OCAT Bldg 3F, 1-4-1 Minato-machi		
	Naniwa-ku, Osaka-shi, 556-0017	(81-6) 66353222	
Tokyo	New Tokyo Bldg. 1F, 3-3-1 Marumouchi,	(81-3) 32406161	
	Chiyoda-Ku, Tokyo 100-0005	(81-3) 32406171	(81-3) 32406180
KOREA			
Seoul	#1003, Leema Building, 146-1, Susong-	(82-2) 7732092/3/4/5	
	dong, Jongno-gu, Seoul 100-755, Korea	Toll Free (82-80) 7732092	(82-2) 3190096
Incheon Airport	#2315, Passenger Terminal, Incheon	(82-32) 7441990	(82-32) 7441995
	International Airport, Incheon City		
	400-715, Korea.		
MALAYSIA			
Johor Bahru	Ground Floor, Selesa Tower,		
	Jl. Dato Abdullah Tahir / Jl Tebrau,		
	80300, Johor Bahru	(6-07) 3350680	(6-07) 3350679
Kuala Lumpur	Suite 19.03, Level 3, Menara Citibank		
	Jalan Ampang 50450, Kuala Lumpur	(60-3) 21624377	(60-3) 21624360
Penang	LOT No.G.05A, CHOO Plaza No. 41,Lorong		
	Aboo Sittee Lane 10400 Pulau Pinang	(6-04) 2295001	(6-04) 2296202

Garuda Indonesia Offices		Phone	Facsimile
NETHERLANDS			
Amsterdam	Brachthuijzerstraat 4-8, 1075 EN Amsterdam	(31-20) 5502600	(31-20) 5502666
SAUDI ARABIA			
Dammam	Al Dossary Towers, Dhahran Street	(96-03) 8654800	
	Al Khobar	(96-03) 8654900	(96-03) 8645221
Jeddah	1st Fl, No. 25-26, City Centre,	(96-62) 6656121	
	Medina Rd, P.O. Box 52025	(96-62) 6658730	(96-62) 6655180
Riyadh	Olaya Commercial Area, Ibrahim		
	Al Musa Bldg, Behind Kingdom Tower	(966-01) 4660922	
	P.O Box 66307, Riyadh 11576	(966-01) 4660955	(966-01) 2934495
SINGAPORE			
Singapore	101 Thomson Road Hex 12-03	(65) 62502888/62505666	
	United Square, Singapore 307591	(65) 621004000	(65) 62536196
TAIWAN			
Taipei	6th Floor, No. 80, Chien Kuo Rd, Taipei	(88-62) 25072300	(88-62) 25072349
THAILAND			
Bangkok	1168/77 Lumpini Tower, 27th Floor	(66-2) 6797369/71-2	
	Rama IV Rd, Thungmahamek, Sathorn	(66-2) 28564703	(66-2) 2856474
UNITED KINGDOM			
London	187-193 Great Portland St, London WIW 5PR	(44-20) 74678661	(44-20) 74678606

General Sales Agent (GSA)		Phone	Facsimile
BANGLADESH	RENAISSANCE		
Dhaka	Jahangir Tower, 5th Floor, 10, Kazi Nazrul Islam Avenue, Karwan Bazar, Dhaka 1215	(880-2) 9125792-6	(880-2) 8115978, 8115228
BELGIUM	AIR AGENCIES BELGIUM & LUXEMBOURG		
	Vilvoordelaan 153a B-1930 Zaventem	(32-0) 27126435	(32-0) 27214585
CANADA	AIR WORLD INC.		
Toronto	1235 Bay Street, Suite 801,Toronto M5R3K4	(416) 9243175	(416) 9720185
Vancouver	1166 Alberni Street, Suite 1406, Vancouver V6E3Z3	(604) 6897479	(604) 6818953
FRANCE	AVIAREPS 11, Rue Auber 75009 Paris	(33-1) 53437914	(33-1) 53437919
INDIA	SMD TRAVEL CORPORATION		
	Mumbai 3, Tulsiani Chambers, Nariman Point, Mumbai 400 021	2886247/8	230614
ITALY	CIMAIR s.r.l.		
Firenze	Via Pratese, 99, 50145	(39-055) 3371242	(39-055) 3371219
Milano	Via Algarotti, 4, 20124	(39-02) 6679121	
Napoli	Via Incoronata, 20/27, 80133	(39-081) 5512404	(39-081) 5518529
Rome	Via L. Bissolati, 54, 00187	(39-06) 4204531	(39-06) 4973483
Venezia	Airoporto Marco Polo, Viale Brogilo, 8 - 30030	(041) 2698250	(041) 2698260
NETHERLANDS	AIR AGENCIES HOLLAND		
	Rotterdam Rotterdam Airportplein 20, 3045 AP Rotterdam	(31-10) 2083696	(31-10) 2083699
PHILIPPINES	AIRESOURCES, INC.		
Manila	Lower Lobby, Century Park. Hotel P. Ocampo Sr. cor Adriatico Sts. Malate, Manila 1004	(63-2) 5238581-88	(63-2) 5260126

General Sales Agent (GSA)		Phone	Facsimile
QATAR	CONTINENTAL		
Doha	Building Office No. 3 Thani Bin Abdulla Commercial Complex C Ring Road-VIP or clock round about Doha–Qatar	(974) 4622122	(974) 4620015
SAUDI ARABIA	NATIONAL FLIGHT SERVICE		
Jeddah	City Centre-Madina Road, P.O. Box 52025 Jeddah 21536 - Kingdom of Saudi Arabia	(966-2) 6632666	(966-2) 6637732
U.S.A	AIR WORLD INC.		
California	16250 Venture Boulevard-Suite 310 Encino California, 91436-2211	(818) 9907083	(818) 501 2098
Chicago	401 North Michigan Avenue #865 Chicago 60611	(312) 3290053	(312) 8220048
Texas	3050 Post Oak Boulevard, Suite 1320, Houston 77056, Texas	(713) 8771942	(713) 6261905
New York	Empire State Building 350 Fifth Avenue, Suite 1421, New York 10118	(212) 2790756	(212) 2796602
UNITED ARAB EMIRATES	ABU DHABI TRAVEL BUREAU		
Abu Dhabi	P.O. BOX: 278 Maidan Al Itihad Street Abu Dhabi - U.A.E	00971-02-6338711	00971-02-6346020
Dubai	SHARAF TRAVEL Near Burjuman Centre, P.O. BOX: 21593, Khalid Bin Waleed Street, Bur Dubai - U.A.E	00971-02-3976161	00971-02-3975377
UNITED KINGDOM	Flight Directors Scheduled Services Ltd. Flighthouse FernhillRoad Horley Surrey RH6 9SY	(44-20) 74678640	(44-870) 2402208
VIETNAM	TRANSVIET		
Ho Chi Minh City	3F Travel House, 170-172 Nam Ky Khoi Nghia Dist. 3, Ho Chi Minh City	(84-8) 9 330 777	(84-8) 930 2928

Daftar Istilah
Glossary

Istilah	Singkatan	Keterangan
Available Seat Kilometer	ASK	Jumlah kursi yang tersedia pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage; leg*) dikalikan dengan panjang segmen, kilometer yang diterbangi. Pada nomor penerbangan yang memiliki lebih dari satu segmen penerbangan, hasil-hasil perkalian kursi dan jarak pada tiap-tiap segmen dijumlahkan Jarak diantara dua bandar udara suatu segmen penerbangan adalah *great circle distance*, jarak terdekat teoritis diantara dua titik di muka bumi. The number of available seats on each flight segment (sector; flight stage; leg) multiplied by the length of the flight segment, kilometers flown. If the flight route has more then one flight segment (flight stage), ASK is the result of the number of seats multiplied by the distance of each flight segment (total distance between two airports), the total distance of the flight route is the great circle distance, theoretically the nearest distance between two points on the earth's surface.
Available Tonnes per Kilometer	ATK	Kapasitas berat dari pesawat untuk mengangkut muatan yang memberi pendapatan - penumpang, bagasi, kargo, dan barang pos-dikalikan dengan panjang kilometer yang diterbangi. Hasil perkalian antara jumlah tonase dari kapasitas yang disediakan untuk membawa penumpang serta barang dan jarak tempuh penerbangan. Capacity of aircraft to carry revenue load - passengers, baggage, cargo and post - multiplied by kilometers flown. The result between the tonnage of the available capacity to carry passengers and freight and the distance of the flight.
Load Factor; Overall Load Factor, Weight Load Factor	LF; OLF; WLF	Jumlah muatan yang diangkut sebagai suatu persentase dari kapasitas yang tersedia untuk dijual. Berat penumpang yang diangkut diasumsikan termasuk bagasi yang dibawa. Revenue Tonne Kilometers x100% Available Tonne Kilometers The amount of load flown as a percentage of the available capacity for sale. The weight of the passengers flown is assumed to include the baggage carried. Revenue Tonne Kilometers x100% Available Tonne Kilometers
Passenger Load Factor; Pax Load Factor; Seat Load Factor	PLF; SLF	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) yang diangkut sebagai suatu persentase dari kursi yang tersedia. Revenue Passenger Kilometers x100% Available Seat Kilometers The number of revenue passengers flown as a percentage of the available seats. Revenue Passenger Kilometers x100% Available Seat Kilometers
Revenue Passenger Kilometer; Revenue Pax Kilometer; Pax Kilometer Flown;	RPK	Jumlah penumpang yang membayar (*revenue passenger*) pada setiap segmen penerbangan (*sector; flight stage*) dikalikan dengan panjang segmen – kilometer yang diterbangi – dan hasilnya dijumlahkan pada nomor penerbangan yang mempunyai lebih dari satu segmen penerbangan. Volume penjualan layanan penumpang. The number of revenue passengers in each flight segment (sector; flight stage) multiplied by the length of the segment - kilometers flown – and the result is added to the Flight Number with more than one flight segment. Total revenue passengers carried.
Revenue Tonne Kilometers; Revenue Ton Kilometers; Load Tonne Kilometers	RTK	Keseluruhan tonase yang menyumbang pendapatan (*revenue loads*) yang diangkut pada setiap segmen penerbangan dikalikan dengan jarak tempuh segmen tersebut. Ukuran keluaran (volume) yang terjual. Total revenue loads carried on each flight route multiplied by the distance flown in the flight leg. Total of freight volume sold.
Unit Passenger Revenue	-	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan ASK. Harga jual rata-rata tiket penumpang dengan memperhitungkan keseluruhan kursi disediakan/*pax load factor*. Pendapatan bersih penumpang adalah pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by ASK. The average selling price of passenger tickets with consideration to all seats available/pax load factor. Net passenger revenues are the revenues from sales of tickets for passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.
Yield; Passenger Yield	-	Jumlah pendapatan bersih dari penumpang dibagi dengan RPK. Harga jual rata-rata tiket penumpang per kilometer yang diterbangi dengan mengabaikan kursi yang tidak terjual. Pendapatan bersih penumpang terdiri atas pendapatan dari penjualan tiket penumpang dan tiket bagasi lebih yang telah diterbangkan dikurangi potongan harga (*discount*). Total net revenues from passengers divided by RPK. The average selling price of passenger tickets per kilometer flown, disregarding unsold seats. The net passenger revenue consist of revenues from sales of tickets of passengers and revenue from excess baggage flown deducted by discounts provided.

2009

Laporan Tahunan Annual Report

Garuda Indonesia

Head Office
Jalan Kebon Sirih No. 44
Jakarta 10110
Indonesia
Tel. 62 21 231 1355
Fax. 62 21 231 1223

Contact Address
Corporate Communication
Management Building Ground Floor
Garuda City
Soekarno-Hatta International Airport
Cengkareng 19120
Indonesia
Tel. 62 21 2560 1090
Fax. 62 21 2560 1068
Email : corpcomm@garuda-indonesia.com

www.garuda-indonesia.com